



PGTU 2007

Piano Generale del Traffico Urbano
Aggiornamento 2007



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Pianificazione Mobilità



Clickmobility S.p.A.

REGOLAMENTO VIARIO

OTTOBRE 2007

COMUNE DI RAVENNA
AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
AGGIORNAMENTO 2007

Regolamento Viario

Sindaco
Fabrizio Matteucci

*Assessore ai Lavori Pubblici, Subsidenza, Protezione Civile,
Traffico, Mobilità e Piste ciclabili*
Gabrio Maraldi

Dirigente Servizio Pianificazione Mobilità
Coordinatore
Ennio Milia

Servizio Mobilità/Pianificazione Mobilità
**Roberta Baldassari, Roberto Braghini, Franco Ravaoli, Oreste Scalise,
Nicola Scanferla.**

Segreteria ed attività tecnico-amministrative
Vincenzo Brigandi, Vanna Ronchi

Altre collaborazioni
**Nicola Baroncini, Massimo Camprini, Rosaria Cianciulli, Rita Da Ros,
Giovanni Ghirotti, Gaudenzio Giannotti, Marta Magni, Irene Marocchi,
Stefano Mengozzi, Alessandro Morini, Valentino Natali, Ornella Poggi,
Corrado Ugoccioni**

finito di stampare
nel mese di ottobre 2007
presso il Centro Stampa del Comune di Ravenna

Il testo del presente documento corrisponde al file
Regolamento Viario rev 22 del 03 10 2007.doc

INDICE

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI	7
TITOLO I RIFERIMENTI GENERALI	9
ART. 1. OGGETTO E CONTENUTO DEL REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE	11
ART. 2. AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO E REGOLE GENERALI	13
ART. 3. PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E CONTROLLO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO 13	13
ART. 4. MODALITA' E TEMPI DI ATTUAZIONE DEI PROVVEDIMENTI VIABILISTICI.....	14
TITOLO II CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE	15
ART. 5. DEFINIZIONE E FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA	17
ART. 6. STANDARD NORMATIVI E DIMENSIONALI DI RIFERIMENTO PER LE STRADE	21
ART. 7. STRADE DESTINATE A ZTL, AP, ZONE 30 E ZR	22
TITOLO III COMPONENTI DI TRAFFICO	25
ART. 8. DEFINIZIONI DELLE PRINCIPALI COMPONENTI DI TRAFFICO	27
ART. 9. STANDARD DI RIFERIMENTO E DESCRIZIONE DI DISPOSITIVI E INSTALLAZIONI RELATIVI A PARTICOLARI COMPONENTI DI TRAFFICO	28
TITOLO IV CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE	35
ART. 10. STANDARD DI RIFERIMENTO	37
LARGHEZZA DELLE CORSIE DI MARCIA.....	37
PISTE CICLABILI.....	37
CORSIE DI ATTESTAMENTO/CANALIZZAZIONE	37
SPARTITRAFFICO CENTRALI O LATERALI	37
PIAZZOLE PER FERMATE DI EMERGENZA.....	38
ART. 11. DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE LATERALI DI PERTINENZA	38
ART. 12. DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE DI RISPETTO	39
ART. 13. CUNICOLI PER SOTTOSERVIZI E FOGNATURE.....	39
TITOLO V CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO	41
ART. 14. DISPOSIZIONI GENERALI.....	43
TITOLO VI CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI STRADALI	45
ART. 15. PRINCIPI E DISPOSIZIONI GENERALI.....	47
ART. 16. STANDARD E NORME DI RIFERIMENTO.....	47
OCCUPAZIONI PERMANENTI IN CORRISPONDENZA DELLE INTERSEZIONI STRADALI	47
DIMENSIONAMENTO E FREQUENZA DEGLI ACCESSI CARRABILI	47
RAGGI DI CURVATURA ALLE INTERSEZIONI	48
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI.....	48
TIPI, TIPOLOGIE E ATTREZZAGGIO DELLE FERMATE DEL TRASPORTO COLLETTIVO.....	49
BULBI IN CORRISPONDENZA DEGLI INCROCI	49
TABELLA RIASSUNTIVA DELLA DISCIPLINA DELLE INTERSEZIONI IN AMBITO URBANO	50

TITOLO VII	FASCE DI SOSTA LATERALE SU SEDE STRADALE	51
ART. 17.	DEFINIZIONI, STANDARD E NORME DI RIFERIMENTO	53
ART. 18.	TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA.....	53
ART. 19.	STANDARDS PER LA DISPOSIZIONE DELLA SOSTA SU STRADE A SENSO UNICO	54
ART. 20.	RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA IN PROSSIMITA' DEGLI INCROCI.....	54
ART. 21.	RIORDINO DELLE STRADE DELLA VIABILITA' LOCALE.....	54
TITOLO VIII	INTERVENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO	57
ART. 22.	DEFINIZIONE	59
ART. 23.	INTERVENTI SULLA GEOMETRIA DELLA STRADA	59
ART. 24.	ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA E DELL'AMBIENTE STRADALE	61
ART. 25.	MODALITA' DI IMPIEGO	61
TITOLO IX	DISCIPLINA PER LE ALTRE OCCUPAZIONI DELLE SEDI STRADALI	63
ART. 26.	DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI	65
ART. 27.	NORME RELATIVE ALLE OCCUPAZIONI STRADALI.....	65
	INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE	65
	PREINSEGNE E SEGNALETICA STRADALE PERMANENTE	
	DI DIREZIONE TURISTICA E DI TERRITORI	65
	PROCEDURA AUTORIZZATIVA	67
	CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE	67
	SISTEMAZIONI A VERDE.....	68
	PUNTI DI VENDITA PER IL COMMERCIO AMBULANTE E MERCATI FISSI.....	68
	DISTRIBUTORI DI CARBURANTE	68
	CRITERI GENERALI DA SEGUIRE PER L'INSTALLAZIONE DI NUOVI IMPIANTI	69
	IMPIANTI TECNOLOGICI FISSI	70
	ARREDI FISSI (TAVOLI, FIORIERE, ECC.)	71
	ACCESSI E PASSI CARRABILI	72
	SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE	73
	DIFFIDA.....	74
	PULIZIA E MANUTENZIONE DELLE STRADE	74
	RIFIUTI URBANI.....	75
	CANTIERI STRADALI E OCCUPAZIONI PER CANTIERI EDILI.....	75
TITOLO X	DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE	77
ART. 28.	STUDI DI IMPATTO SULLA MOBILITÀ	79
ART. 29.	GERARCHIA DELLA RETE STRADALE.....	79
ART. 30.	ENTRATA IN VIGORE.....	81
ART. 31.	NORME ABROGATE	81
ALLEGATO A	DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO	83
ALLEGATO B	SCHEMI GRAFICI DI RIFERIMENTO E TABELLE	91

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI

- ◆ **Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285:** Codice della Strada e s.m. ed i.
(nel seguito indicato **CdS**);
- ◆ **Decreto Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495:** Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada e s.m. ed i.
(nel seguito indicato **Reg/CdS**);
- ◆ **D.M. 5/11/2001** Norme funzionali e geometriche sulle costruzioni delle strade
(nel seguito chiamate **NFGS/2001**)
- ◆ **D.M. 19 aprile 2006** “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali
(nel seguito chiamate **NFGI/2006**)
- ◆ **Direttiva Min. LL.PP. per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico** (art. 36 del D.L. 30 aprile 1992, N. 285. CdS)
(nel seguito chiamate **DIR/PUT**);
- ◆ **D.M. 557 del 30.11.1999** “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
(di seguito indicate **REG/PC**)
- ◆ **Legge 24 maggio 1989, n. 122 e s. m. ed i. :** Disposizioni in materia di parcheggi;

TITOLO I

RIFERIMENTI GENERALI

ART. 1. OGGETTO E CONTENUTO DEL REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE

Il Regolamento Viario Comunale (RV) integra la classificazione funzionale delle strade che il vigente Piano Generale del Traffico (PGTU) comunale ha determinato operando nei modi previsti dal pgf. 3.1.1 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995 ai sensi dell'art. 36 del CdS nonché del Regolamento di esecuzione.

Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nell'ambito territoriale di applicazione di cui all'art. 2 seguente.

Il RV caratterizza i singoli elementi di viabilità affinché essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana e affinché sia assicurato un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali. Il RV, in quanto ai valori degli standard geometrici prescritti, e' da considerarsi cogente per le strade di nuova realizzazione ed è da considerarsi come obiettivo cui tendere per quelle esistenti.

Nel caso in cui particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche od economiche non consentano il pieno rispetto del presente regolamento, possono essere accettate soluzioni progettuali diverse purché siano supportate da specifiche analisi sul piano della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale.

I progetti stradali devono avere come obiettivo l'ottenimento del più alto livello possibile di sicurezza stradale nell'ambito di una razionale utilizzazione del territorio, salvaguardando al contempo l'esigenza di pervenire al più alto livello di servizio possibile.

Le caratteristiche geometriche e funzionali delle infrastrutture stradali sono determinate sulla base della identificazione quantitativa e qualitativa delle domanda che devono servire e della classe funzionale assegnata.

Il RV esplicita gli standards tecnici, di ogni tipo di strada urbana, attraverso le classificazioni e prescrizioni contenute nei successivi Titoli:

- ◆ classificazione funzionale delle strade (TITOLO II): dove sono recepiti, come riferimento generale del presente RV, la classificazione funzionale delle strade poste nel territorio comunale e gli standards dimensionali che hanno determinato tale classificazione;
- ◆ componenti di traffico (TITOLO III): in cui si stabilisce, per ciascuna strada classificata, la regolamentazione e l'ammissibilità delle componenti fondamentali di traffico (pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta veicolare);
- ◆ caratteristiche geometriche della sezione stradale (TITOLO IV): dove sono richiamati gli standard dimensionali e normativi che riguardano la sezione stradale;
- ◆ caratteristiche geometriche del tracciato (TITOLO V): dove sono definiti gli standards geometrici del tracciato stradale (pendenze, raggi di curvatura, ecc.) in funzione della velocità minima di progetto;
- ◆ caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali (TITOLO VI): in cui, con riferimento ai punti singolari di intersecazione dei flussi veicolari, pedonali e ciclabili, si definiscono le tipologie, le distanze minime, le dimensioni degli spazi di sicurezza, la regolamentazione delle svolte;
- ◆ fasce di sosta laterale su sede stradale (TITOLO VII): dove la sosta veicolare organizzata, intesa come occupazione di sede stradale negli spazi ove questa è consentita, viene regolata attraverso standards dimensionali e normativi;
- ◆ interventi per la moderazione del traffico (TITOLO VIII): dove si individuano le linee di indirizzo per l'inserimento di interventi strutturali e di segnaletica finalizzati alla moderazione del traffico e delle velocità;
- ◆ disciplina per le altre occupazioni delle sedi stradali (TITOLO IX): parte, quest'ultima, dove si disciplinano gli altri tipi di occupazione di sede stradale in relazione al loro carattere permanente o temporaneo ed alle modalità di coordinamento delle occupazioni che avvengono contemporaneamente.

In tutti i casi in cui appare o viene indicata la dicitura "soluzione consigliata" si intende quella da prevedersi in sede di progettazione. Qualora per motivi particolari, legati allo stato dei luoghi non fosse possibile conformarsi alla soluzione consigliata la relazione tecnica di accompagnamento dovrà contenere adeguata motivazione delle scelte effettuate.

I progetti, anche di ristrutturazione di tronchi ed intersezioni stradali, dovranno basarsi sul conseguimento del miglior livello di sicurezza stradale e sul miglior livello di

servizio possibile. Pertanto i progetti dovranno essere accompagnati da una analisi di sicurezza che illustri le soluzioni adottate per:

- possibili conflitti tra veicoli e tra veicoli e pedoni;
- condizioni di visibilità reciproca tra veicoli e tra veicoli e pedoni;
- livello di percettibilità dei conflitti di traiettoria;
- più in generale dovranno uniformarsi ai principi ed i criteri contenuti nella Circolare del Min. LL.PP. 8 giugno 2001 "*Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade*"

Inoltre i progetti dovranno essere accompagnati da una analisi funzionale tesa all'ottenimento ed alla verifica del livello di servizio (LOS) ottenibile ed in particolare nel caso di intersezioni l'ottimizzazione dei tempi di attraversamento e degli accodamenti per tutti i flussi confluenti nonché gli effetti sulle intersezioni adiacenti.

ART. 2. AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO E REGOLE GENERALI

Il presente RV si applica all'intera rete delle strade comunali.

Le norme relative ai Centri Abitati si riferiscono agli stessi così come definiti dagli artt. 3 e 4 del CdS e come perimetrati con specifica delibera di G.M. .

Qualora non espressamente trattate nel presente RV valgono le norme generali in materia.

ART. 3. PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E CONTROLLO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO

Il Regolamento Viario comunale viene aggiornato in concomitanza con l'aggiornamento del PGTU (art. 36, comma 5 del CdS), ovvero in tempi inferiori qualora l'Amministrazione Comunale ne ravvisi la necessità.

Varianti non sostanziali del RV possono essere approvate con atto deliberativo di Giunta su proposta del Dirigente del Servizio Mobilità.

La classifica funzionale può essere modificata con atto della Giunta purché coerente con gli obiettivi del P.G.T.U.; modifiche non sostanziali e territorialmente limitate possono essere apportate mediante determina dirigenziale nell'ambito dei Piani Particolareggiati/Esecutivi;

ART. 4. MODALITA' E TEMPI DI ATTUAZIONE DEI PROVVEDIMENTI VIABILISTICI

I settori della Pubblica Amministrazione, nell'ambito delle rispettive competenze, sono tenuti ad adeguare i propri provvedimenti a quanto disposto dal presente RV.

La presenza di vincoli strutturali immediatamente non eliminabili, che impediscono di conseguire gli standard geometrici ottimali previsti dal presente Regolamento Viario per le singole categorie di strade, comportano l'adozione di provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione congruenti con le caratteristiche strutturali esistenti.

Poiché ogni singolo elemento della rete stradale esercita una funzione nell'ambito generale del territorio, ed una funzione nell'ambito locale di appartenenza, gli adeguamenti alla disciplina della circolazione e della sede stradale vanno valutati sia nel contesto di un ambito territoriale ristretto, costituito dalla fascia di influenza diretta dei singoli provvedimenti, sia in un ambito territoriale più ampio mediante l'identificazione degli effetti attesi in entrambe gli ambiti. Detti provvedimenti andranno pertanto programmati e calibrati tenuto conto degli effetti prodotti sia sulla rete stradale principale, sia sul sistema viario adiacente.

TITOLO II

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

ART. 5. DEFINIZIONE E FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA

Le strade, presenti all'interno dell'ambito territoriale comunale di cui all'art. 2 precedente, sono classificate (ai sensi dell'art. 2 - comma 2 del CdS e delle DIR/PUT) in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (ovvero in rapporto alla velocità di esercizio prevista), nei seguenti tipi principali di strade urbane:

- a) autostrade e raccordi autostradali (tratte urbane di viabilità primaria) (CLASSE A):
 - assolvono la funzione di entrata e di uscita dalla città, e sono a servizio, quindi, del traffico di scambio fra territorio urbano ed extraurbano nonché del traffico di transito rispetto all'area urbana.
 - La velocità massima consentita è fissata dal CdS; ove necessario è ammessa la variazione di tale valore limite, provvedendo alla relativa ordinanza.
 - Ciascuna categoria di veicoli soggiace inoltre ai limiti di velocità stabiliti dall'art. 142 comma 3 del CdS;

- b) strade urbane di scorrimento (CLASSE D):
 - hanno la funzione di garantire la fluidità agli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché consentono un elevato livello di servizio agli spostamenti a più lunga distanza interni all'area urbana. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade veloci urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana (art. 142 del CdS). E' possibile elevare il limite come stabilito dal CdS previa apposita Ordinanza);

- c) strade urbane di quartiere (CLASSE E)
 - assolvono la funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per le aree di più vaste dimensioni, di collegamento tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire i principali insediamenti urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), che vengono raggiunti attraverso gli elementi viari complementari.
 - La velocità massima ammessa è fissata dal CdS.
 - Possono essere prescritte, previa adeguata segnalazione, velocità inferiori;

d) strade locali (CLASSE F):

- hanno la funzione di garantire agli spostamenti pedonali l'accesso diretto agli edifici nonché la funzione di supportare la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade-parcheeggio; su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.
- La velocità massima ammessa è fissata dal CdS.
- Possono essere prescritte velocità inferiori, previa adeguata segnalazione (cfr. art. 135 del Reg).

e) itinerari ciclopedonali (CLASSE F bis):

- strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utente debole della strada.

Oltre ai tipi principali di strada urbana descritti al comma 1 del presente articolo, il RV individua e definisce sulla base di quanto definito al punto 1.2 dell'Allegato alle DIR/PUT e, all'interno degli ambiti territoriali di cui all'art. 2 del CdS, ulteriori tipologie di strade al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e costruttive, tecniche e funzionali, delle strade esistenti; le tipologie di strada urbana che hanno funzioni intermedie rispetto ai tipi principali di cui al comma precedente, sono:

a) strade urbane di scorrimento veloce (CLASSE AD)

- con funzione intermedia tra strade primarie (autostrade) e strade urbane di scorrimento tipo b);

b) strade urbane interquartiere (CLASSE DE)

- con funzione intermedia tra strade urbane di scorrimento tipo b) e strade urbane di quartiere tipo c);

c) strade locali interzonali (CLASSE EF)

- con funzione intermedia tra strade urbane di quartiere tipo c) e strade locali tipo d).

Di norma il tipo intermedio presenta caratteristiche funzionali assimilabili al tipo principale superiore, pur avendo caratteristiche geometriche assimilabili al tipo inferiore.

Si definisce inoltre (cfr. art. 2, c. 4, del CdS):

strada di servizio: quella, di norma, affiancata ad una autostrada o strada urbana di scorrimento avente la funzione di garantire la sosta veicolare senza interferenze con l'altra viabilità, di raggruppare gli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché consentire il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

Ai fini dell'applicazione delle presenti norme si utilizzano le definizioni stradali e di traffico contenute all'art. 3 del CdS.

Il PGTU, avendo tenuto conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali della viabilità esistente e di progetto, classifica tutta la rete viaria del Comune sulla base dei criteri sotto riportati. La classificazione funzionale è riferita alle strade comunali urbane ed extraurbane e alle strade appartenenti ad altri Enti, limitatamente alle porzioni ricadenti all'interno dei centri abitati (art. 4 CdS).

La classificazione diventa ad ogni effetto efficace con la definitiva approvazione del PGTU.

Inoltre nelle tavole è riportata, recependola tal quale, la classificazione delle strade appartenenti ad altri Enti.

La classifica funzionale delle strade nell'ambito dei Piani del Traffico è stata redatta tenendo conto dei seguenti elementi:

- a. caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 del CdS, che, nel caso di strade esistenti, sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere", qualora siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili;
- b. caratteristiche geometriche attuali di ciascuna tratta stradale;
- c. caratteristiche funzionali descritte nelle DIR/PUT.

Qualora non diversamente specificato per la determinazione delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade appartenenti alle categorie intermedie (strade di scorrimento veloce, strade di interquartiere, strade interzonali) valgono:

- a. le normative riferite alla categoria superiore, per quanto concerne la protezione delle utenze deboli e le specifiche in merito alle caratteristiche funzionali;
- b. le normative riferite alla categoria inferiore, per quanto riguarda gli altri aspetti oltre agli aspetti di carattere geometrico.

Il CdS all'art. 2 definisce le seguenti classi di strade extraurbane:

- A): Autostrada: strada extraurbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
- B): Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione
- C): Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

Nell'allegato B, alla Tabella A, è riportata la sintesi delle principali caratteristiche geometriche e funzionali delle varie classi stradali.

ART. 6. STANDARD NORMATIVI E DIMENSIONALI DI RIFERIMENTO PER LE STRADE

Le strade di cui alla classificazione dell'art. 5, debbono avere (cfr. art. 2 del CdS per i riferimenti normativi e dimensionali), le seguenti caratteristiche minime:

a) AUTOSTRADA:

tratta urbana di strada primaria a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

b) STRADA URBANA DI SCORRIMENTO:

strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso opportunamente regolamentate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

c) STRADA URBANA DI QUARTIERE:

strada ad unica carreggiata con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

d) STRADA LOCALE:

strada urbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione pedonale e veicolare non facente parte degli altri tipi di strade.

Le strade, di cui alla classificazione del comma 2 dell'art. 5, debbono avere, come riferimento normativo e dimensionale, le seguenti caratteristiche minime:

a) STRADE URBANE DI SCORRIMENTO VELOCE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, banchine pavimentate, priva di intersezioni a raso;

b) STRADE URBANE INTERQUARTIERE: strada a carreggiata unica oppure a carreggiate indipendenti, con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi, intersezioni a raso opportunamente regolamentate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata;

c) STRADE LOCALI INTERZONALI: strada a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi, intersezioni a raso opportunamente regolamentate;

Gli standard tecnici del corpo stradale riferiti ai tipi di cui ai commi precedenti sono definiti, nel presente RV. In tutti i casi in cui non sia presente specifica diversa indicazione per le nuove realizzazioni stradali valgono le norme di legge ed in particolar modo le norme contenute nel NFGS/2001

Per le strade extraurbane si fa riferimento a quanto contenuto nel CdS e nel Reg/CdS.

ART. 7. STRADE DESTINATE A ZTL, AP, ZONE 30 E ZR

Ai fini dell'applicazione del presente RV si definiscono:

- a. "zone a traffico limitato (ZTL)": aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite e/o a particolari categorie di utenti e di veicoli;
- b. "aree pedonali (AP)": zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedita capacità motorie, nonché eventuali deroghe per quelli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi; la circolazione nell'AP dovrà avvenire a passo d'uomo e con precedenza ai pedoni;
- c. "zone 30": aree all'interno delle quali vige un limite di velocità pari a 30 km/h, nelle quali, oltre al provvedimento normativo, va previsto un particolare disegno delle infrastrutture;
- d. "zone residenziali (ZR)": aree all'interno delle quali vigono particolari regole di circolazione e protezione dei pedoni e dell'ambiente, basate soprattutto su interventi di *traffic calming*, delimitate lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine.

Le zone residenziali (ZR) sono istituite con Piano Particolareggiato ed hanno, di norma, le seguenti caratteristiche:

- bassa intensità di traffico (1500-2000 veic/giorno)
- assenza di servizi pubblici
- non trovarsi sull'itinerario principale che conduce a servizi pubblici o di pubblico interesse
- prevalenza della destinazione residenziale degli edifici;
- regolamentazione a 30 KM/H
- classificazione come urbana locale

Nelle zone residenziali sono ammessi dispositivi di moderazione del traffico con deflessione verticale e orizzontale,

Le ZTL, AP, ZONE 30 e ZR. sono individuate con delibera di Giunta Municipale

La maglia costituita dalla rete principale urbana (strade urbane A, D, D/E ed E) racchiude al suo interno delle zone denominate "*isole o aree ambientali*" (definite in conformità alla descrizione contenuta DIR/PUT) composte esclusivamente da strade locali e locali interzonali; in queste zone gli interventi sono finalizzati al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

Per tali zone ed aree speciali di nuova costituzione, il presente RV prescrive la redazione di Piani Particolareggiati/Esecutivi, estesi anche alla viabilità immediatamente circostante (isole ambientali), ai sensi del pgf. 4.2 delle DIR/PUT.

Le norme che regolamentano l'ammissibilità delle diverse componenti di traffico e gli standards di riferimento per queste particolari zone ed aree, così come le norme che regolano l'ammissibilità delle diverse componenti di traffico sulle varie classi di strade in tutta l'area urbana sono contenute nel Titolo III del presente RV.

Le strade appartenenti alle zone definite nel presente articolo, escluse le ZTL, sono da intendersi strade locali a destinazione particolare ai sensi delle NFG/2001 par. 3.5.

TITOLO III

COMPONENTI DI TRAFFICO

ART. 8. DEFINIZIONI DELLE PRINCIPALI COMPONENTI DI TRAFFICO

Ai fini del riassetto della circolazione stradale, il cui criterio organizzativo di base si identifica nella separazione dei traffici a seconda del tipo di marcia (veloce o lenta, continua o discontinua), il presente RV classifica, di seguito, le principali componenti di traffico in cui si articola l'utenza della strada.

Ai soli fini dell'ammissibilità sui vari tipi di strade, le componenti di traffico si suddividono in:

1. PEDONI	8. AUTOCARRI
2. ANIMALI	- autocarri
3. VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	- autocaravan
- veicoli a braccia	- trattori stradali
- veicoli a trazione animale	9. AUTOTRENI E AUTOARTICOLATI
- slitte	- autotreni
4. VELOCIPEDI	- autoarticolati
5. CICLOMOTORI	- caravan
- ciclomotori	- mezzi d'opera
- motocicli (< 150 c.c.)	10. MACCHINE OPERATRICI
- motocarrozette (< 250 c.c.)	- macchine agricole
- motoveicoli con massa a vuoto ≤ 400 kg	- macchine operatrici
- motoveicoli con massa tot. ≤ 1300 kg	11. VEICOLI SU ROTAIA IN SEDE PROMISCUA
6. AUTOVETTURE	12. SOSTA DI EMERGENZA
- motoveicoli con massa a vuoto > 400 kg	13. SOSTA
- motoveicoli con massa tot. > 1300 kg	14. ACCESSO PRIVATO DIRETTO
- autovetture	
- autoveicoli ad uso promiscuo	
7. AUTOBUS	
- autobus	
- autosnodati	
- filoveicoli	

Ai fini del presente Titolo, le suddette componenti vengono classificate in:

- a. autoveicoli per il trasporto collettivo di linea (veicoli in servizio pubblico con fermate di linea quali autobus, filobus, tram e metropolitane di superficie urbani ed extraurbani);
- b. autoveicoli leggeri (autovetture e veicoli destinati al trasporto di merci fino a massa a pieno carico non superiore a 3,5 t., ciclomotori, motocicli.);
- c. autoveicoli pesanti (autovetture e veicoli destinati al trasporto di merci fino a massa a pieno carico superiore a 3,5 t. e bus non in servizio di linea.);
- d. biciclette (velocipedi);
- e. pedoni;

ART. 9. STANDARD DI RIFERIMENTO E DESCRIZIONE DI DISPOSITIVI E INSTALLAZIONI RELATIVI A PARTICOLARI COMPONENTI DI TRAFFICO

Al fine di adeguare la sede stradale alle componenti di traffico ammesse, su ciascuna classe, il presente RV stabilisce spazi, dispositivi ed installazioni relativi ad alcune componenti di traffico.

Per quanto non espressamente previsto dal presente RV valgono le norme vigenti di legge.

9.1. ITINERARI AMMESSI E CORSIE RISERVATE PER I VEICOLI DEL TRASPORTO COLLETTIVO

9.1.1. Itinerari ammessi per gli autoveicoli del trasporto collettivo di linea

Gli autobus in servizio urbano ed extraurbano possono transitare solo lungo i percorsi predefiniti nonché fermarsi e sostare alle fermate ed ai capolinea definiti.

I percorsi, le fermate ed i luoghi di sosta sono individuati conformemente a quanto previsto dalla L. R. 30/99 e s.m. ed i e dal CdS.

Per le variazioni temporanee di percorso e di fermata (es. in occasione di fiere, mercati, manifestazioni varie, ecc) che limitino la percorribilità stradale, vale quanto riportato nelle relative Ordinanze.

9.1.2. Corsie riservate per gli autoveicoli di trasporto collettivo

Le corsie riservate ai mezzi del trasporto collettivo sono, di norma, ubicate sulla carreggiata stradale in prossimità dei marciapiedi al fine di consentire una agevole manovra di accostamento alle fermate.

Qualora sia presente la sosta dovrà essere, di norma, predisposta apposita penisola di fermata per la salita/discesa dei passeggeri.(figura xx)

Le corsie riservate, qualora non protette, sono separate dalle altre corsie di marcia conformemente a quanto previsto dal CdS e dal Reg/Cds.

La larghezza minima di dette corsie, intesa come distanza tra l'interasse della striscia bianca di mezzzeria ed il margine della carreggiata, è di norma fissata in 3,50 m.

9.1.3. Corsie protette per gli autoveicoli di trasporto collettivo

Per corsie protette si intendono quelle nelle quali, al posto o sopra alle strisce longitudinali di delimitazione laterale, sono inseriti elementi in elevazione, infissi nella pavimentazione, che, anche se superabili dai veicoli, costituiscono una protezione fisica della corsia riservata.

Le corsie riservate e protette debbono essere evidenziate con segnaletica appropriata.

Il transito dei velocipedi nelle corsie riservate è consentito solo per corsie di larghezza non inferiore a 4,00 m.

9.2. PIAZZOLE/GOLFI DI FERMATA PER GLI AUTOVEICOLI DEL TRASPORTO COLLETTIVO

All'interno dei centri abitati è sempre ammessa la fermata in carreggiata. All'esterno dei centri abitati valgono le norme del CdS.

Le fermate devono essere attrezzate con segnaletica conforme al CdS.

Nei casi in cui ai margini della carreggiata è consentita la sosta degli auto/motoveicoli, al fine di salvaguardare la sicurezza dei passeggeri e contemporaneamente l'offerta di sosta va, di norma, prevista penisola di fermata secondo lo schema allegato nella **figure 1 e 2**.

La sosta al capolinea dovrà essere, di norma, ricavata all'esterno della carreggiata.

E' ammessa la sosta in carreggiata solo nelle strade classificate Locali Interzonali (E/F).

Ogni fermata deve avere uno spazio di discesa e salita dei passeggeri al di fuori della carreggiata di profondità, di norma, non inferiore a 1,50 m adeguatamente pavimentata per essere agevolmente praticabile. Tale profondità può essere ridotta fino a un minimo di 1,00 m per particolari esigenze legate alla conformazione dei luoghi.

Ogni fermata deve avere uno spazio di discesa e salita dei passeggeri al di fuori della carreggiata di lunghezza non inferiore alla lunghezza del veicolo più lungo, che presta servizio in tale fermata, aumentata di 2,00 m.

9.3. ITINERARI CICLABILI

Le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili devono essere definite nel rispetto delle norme integrative riportate nel REG/PC.

Il P.U.T, mediante specifico Piano particolareggiato di Settore, definisce la rete degli itinerari ciclabili.

La definizione delle tipologie avverrà al momento della progettazione degli itinerari, in relazione alle disposizioni e ai vincoli del REG/PC

Allo scopo di rendere agevoli e uniformi gli interventi di manutenzione delle piste ciclabili occorre seguire i seguenti orientamenti tecnici nella realizzazione delle pavimentazioni:

- a.** lo strato di usura delle piste ciclabili deve essere realizzato, di norma, in conglomerato bituminoso nero utilizzando, se del caso, inerti colorati e/o resine di colore rosso da applicare sulla superficie nei punti critici (attraversamenti, incroci e zone di conflitto con altri flussi veicolari) purché omologate a tale scopo. Inoltre, le stese dovranno essere caratterizzate da segnaletica orizzontale e simboli sulla pavimentazione. Quando gli itinerari ciclabili sono contigui a percorsi pedonali questi ultimi devono essere differenziati, ove possibile, tramite una diversa pavimentazione (ad esempio tramite l'utilizzo di masselli autobloccanti) e/o segnaletica orizzontale e simboli sulla pavimentazione;
- b.** lungo gli itinerari ciclabili deve essere presente sulla superficie il pittogramma con il simbolo della bicicletta ad ogni ingresso della pista ciclabile e nei punti di conflitto (quali, ad esempio le intersezioni) e ovunque vi possa essere incertezza sulla identificazione degli itinerari. Deve inoltre essere presente la segnaletica verticale ai sensi del CdS e del Reg/CdS , nei punti di inizio / fine pista.
- c.** nei casi in cui ricorra l'obbligo di realizzazione dello spartitraffico fisicamente invalicabile (art. 7 comma 4 del REG/PC) esso va di norma realizzato mediante isola rialzata di cm 15 e di larghezza non inferiore a cm 50. In casi particolari (zone storico-monumentali e zone 30) è ammessa la realizzazione di altri dispositivi di separazione purché racchiusi tra due linee continue di margine distanti fra loro non meno di 50 cm.
- d.** nei casi in cui ricorra l'obbligo di realizzazione dello spartitraffico fisicamente invalicabile (art. 7 comma 4 del REG/PC) ma le condizioni della sezione non ne consentano la realizzazione secondo quanto disposto al suddetto articolo, è ammesso l'uso di dispositivi di larghezza inferiore purché offrano condizioni di invalicabilità superiori a quelle determinate dalle dimensioni dell'isola descritta al punto precedente.
- e.** nella realizzazione di itinerari ciclabili fuori sede stradale la quota di ciascun elemento costituente l'itinerario (pavimentazione, cordone di contenimento, ecc) dovrà essere disposto alla medesima quota del terreno circostante.

9.4. MARCIAPIEDI, MARCIAPIEDI PROTETTI E PASSAGGI PEDONALI

Il marciapiede va visto come percorso pedonale continuo e coerente, progettato con la stessa dignità di quello viabile secondo i principi di tutela delle utenze deboli.

La larghezza dei marciapiedi va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta o altri elementi stabilmente presenti.

La larghezza dei marciapiedi va, di norma, determinata in base ai flussi pedonali previsti; in ogni caso, per tutta la rete stradale urbana la larghezza minima dei marciapiedi è di 2,00 m. per le strade di nuova realizzazione e, di norma, di m 1,50 per le strade esistenti riducibile a 0.90 m in corrispondenza di ingombri puntuali o dove lo stato dei luoghi non lo consenta.

La dimensione di m 1,50 stabilita per le strade esistenti è da considerare quale obiettivo cui tendere.

Dimensioni inferiori potranno essere prese in considerazione purché adeguatamente motivate da esigenze di circolazione e sosta.

Sui marciapiedi possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno quali centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, parcometri, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale, nonché eventualmente per cartelloni pubblicitari (questi ultimi da ubicare, comunque, in senso longitudinale alla strada) avendo cura di minimizzare le interferenze con il flusso pedonale.

In presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative (edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti, ecc.) la larghezza minima del passaggio pedonale dovrà essere non inferiore a metri 2,00 e comunque la profondità della occupazione massima ammissibile non potrà essere superiore al 50% della larghezza complessiva del marciapiede.

L'eventuale concessione di occupazione del marciapiede dovrà tenere conto dell'entità dei flussi pedonali previsti.

Per marciapiedi protetti si intendono le corsie pedonali dotate, in corrispondenza del lato prospiciente le carreggiate veicolari, di elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, dissuasori, ecc.) la cui altezza (\geq cm. 30), lungo tutto il marciapiede, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale. Sono altresì da considerarsi marciapiedi protetti quelli non a diretto contatto con le carreggiate.

I passaggi pedonali, così come definiti dall'art. 3 del CdS dovranno avere larghezza minima di m 1,00.

9.5. CORSIE E STRADE A SERVIZIO DELLA SOSTA

Nel presente paragrafo si definiscono le corsie e le strade a servizio della sosta.

9.5.1.SOSTA SU STRADE DI SERVIZIO SEPARATE DALLA PIATTAFORMA STRADALE

S'intendono quelle che si realizzano con varchi veicolari (possibilmente uno a senso unico in entrata ed uno a senso unico in uscita) che consentono il passaggio diretto dalla carreggiata allo spazio di sosta, e viceversa, senza interferire con i flussi di traffico stradale.

Lo schema esemplificativo di un'area di sosta con entrate/uscite concentrate e' illustrato nella **figura 3**

Nei casi in cui sia necessario creare offerta di sosta, la stessa deve essere obbligatoriamente collocata su strade di servizio separate nelle nuove strade di classe D.

La corsia di transito deve avere le seguenti sezioni minime

con sosta in linea	m 3,50
con sosta a spina (con inclinazione degli stalli fino a 45°)	m 3,50
con sosta a spina (con inclinazione degli stalli oltre i 45°)	m 4,00
con sosta a pettine	m 5,50

9.5.2.SOSTA SULLA PIATTAFORMA STRADALE IN FASCE DI SOSTA LATERALI

Si caratterizzano per la presenza di una corsia specializzata, posta tra la carreggiata e gli spazi di sosta, separata dalla carreggiata da strisce di margine tipo F di cui all'art. 138 del Reg/CdS.

Tale organizzazione della piattaforma stradale è:

strade urbane con classificazione D	non ammessa
strade urbane con classificazione D/E	obbligatoria
strade urbane con classificazione E	consigliata
su tutte le altre strade urbane	ammessa

La corsia specializzata deve avere le seguenti sezioni minime con sosta in linea	m 3,50
con sosta a spina (con inclinazione degli stalli fino a 45°)	m 3,50
con sosta a spina (con inclinazione degli stalli oltre i 45°)	m 4,00
con sosta a pettine	m 5,00

9.6. TRASPORTO SCOLASTICO

Si tratta di un particolare trasporto collettivo, non pubblico, di persone, riservato a utenti individualmente determinati.

Essendo caratterizzato da elevata capillarità è previsto che possa transitare anche su strade urbane locali, quanto non diversamente previsto con specifica ordinanza.

Le fermate del trasporto scolastico vanno preferibilmente collocate, ove possibile, in corrispondenza di fermate del Trasporto Pubblico di Linea.

TITOLO IV

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE

ART. 10. STANDARD DI RIFERIMENTO

Gli standard di riferimento per le caratteristiche geometriche delle sezioni trasversali sono quelli previsti dal D.M. 05.11.2001 “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*” e s.m. ed i.

Per quanto non espressamente trattato dalle sopra citate norme valgono le seguenti disposizioni regolamentari:

LARGHEZZA DELLE CORSIE DI MARCIA

Per le corsie impegnate da mezzi pubblici o prevalentemente utilizzate da mezzi pesanti la larghezza minima standard è, di norma, pari a m 3,50.

Le corsie riservate ai mezzi pubblici o ad uso promiscuo con altre categorie di veicoli, sono normalmente da ubicare vicino ai marciapiedi; di conseguenza sulle strade a più carreggiate esse vanno in genere collocate sulle corsie laterali.

PISTE CICLABILI

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali e geometriche delle piste ciclabili si rimanda a quanto contenuto nel D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”

CORSIE DI ATTESTAMENTO/CANALIZZAZIONE

La conformazione delle intersezioni ed il numero delle corsie di attestamento vanno dimensionate in base ai carichi di traffico previsti per ciascuna delle direzioni consentite.

Nelle ristrutturazioni, fisiche e/o funzionali, di strade esistenti il livello di servizio “C” è, di norma, obiettivo cui tendere.

SPARTITRAFFICO CENTRALI O LATERALI

a. Spartitraffico centrale

La larghezza minima dello spartitraffico centrale, reso invalicabile per mezzo di barriere di sicurezza, è fissata in m. 1,80 per le autostrade urbane.

La larghezza minima dello spartitraffico centrale invalicabile è fissata in m. 1,80 per le strade di scorrimento. In tali strade in corrispondenza degli incroci a raso la piattaforma stradale va, di norma, conformata e dimensionata in modo da ottenere una corsia centrale di svolta a sinistra completamente indipendente dalle due corsie ordinarie di marcia.

b. Spartitraffico laterali

Gli spartitraffico laterali separano carreggiate complanari, di norma nello stesso senso di marcia.

In corrispondenza dei varchi lo spartitraffico e le traiettorie dei veicoli devono garantire un campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

PIAZZOLE PER FERMATE DI EMERGENZA

Nel caso di strade di scorrimento le piazzole per fermate di emergenza sono da prevedersi con intervallo non superiore a m 500.

ART. 11. DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE LATERALI DI PERTINENZA

Ai margini della carreggiata possono essere previste fasce laterali di pertinenza stradale, comprese tra il bordo della carreggiata medesima ed il confine della proprietà privata o della proprietà pubblica della sede stradale, comunque libere da qualsiasi costruzione a carattere permanente.

Dette fasce laterali, che concorrono a ridurre gli effetti negativi del traffico veicolare, sono destinate al mantenimento dei livelli di fluidità della circolazione veicolare previsti per ciascun tipo di strada ed in esse possono quindi trovare collocazione: banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza; stalli di sosta e relative corsie di manovra; fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline; isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari; fasce a verde - anche alberate - e piste ciclabili; carreggiate di servizio; marciapiedi e passaggi pedonali di servizio.

Le fasce laterali di pertinenza, di norma, non devono essere riservate a futuri ampliamenti della carreggiata. Per questi ultimi debbono essere eventualmente previste le necessarie larghezze aggiuntive già in sede di progetto.

La profondità delle fasce laterali, lungo tutto il tronco stradale (a prescindere dalle maggiori esigenze di ampiezza in area di intersezione) deve consentire seguenti usi-tipo delle fasce di pertinenza:

- a. *per le strade locali*, una corsia di sosta parallela ed un marciapiede;
- b. *per le strade di quartiere*, una corsia di sosta a 45°; la relativa corsia di manovra per la sosta (al fine di assicurare la fluidità dei movimenti veicolari) ed un marciapiede;
- c. *per le strade di scorrimento*, una banchina, uno spartitraffico laterale di separazione dalla carreggiata di servizio, una carreggiata di servizio (con funzione di concentrazione delle manovre di svolta e delle entrate ed uscite da passi carrabili, di eventuali inversioni di marcia controllate con regolazione semaforica e di sosta con relative corsie di manovra) ed un marciapiede;

ART. 12. DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE DI RISPETTO

Per fasce di rispetto si intendono strisce di terreno la cui larghezza, dal confine stradale (limite esterno della fascia di pertinenza), è variabile a seconda della tipologia della strada e della sua collocazione all'esterno o all'interno dei centri abitati.

L'ampiezza delle fasce di rispetto è determinata dalle norme di legge e dagli strumenti urbanistici locali.

ART. 13. CUNICOLI PER SOTTOSERVIZI E FOGNATURE

I cunicoli per i sottoservizi e le fognature devono trovare collocazione ove possibile, nell'ambito delle fasce di pertinenza - sotto le parti destinate ad aiuole, stalli di sosta e marciapiedi.

Ciò al fine di non disturbare, con lavori ed ispezioni periodiche, il movimento normale dei veicoli.

Le griglie di raccolta delle acque non devono essere collocate né sulle carreggiate né sulle banchine: il drenaggio delle acque deve essere assicurato, ove possibile, con idonee "bocche di lupo" ubicate sull'alzata dei marciapiedi o di cordoli.

TITOLO V

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO

ART. 14. DISPOSIZIONI GENERALI

I criteri di progettazione fissati dal presente Regolamento riguardano gli elementi geometrici stradali.

Interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle norme vigenti, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse.

La transizione tra tratti adeguati e tratti in cui l'adeguamento è stato ritenuto non possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l'introduzione di situazioni di pericolosità.

Per il corretto dimensionamento delle caratteristiche plano-altimetriche dell'asse e le dimensioni dei vari elementi della sezione, qualora non diversamente specificato nel presente RV, si rimanda alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al DM 5 novembre 2001 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 3 del 4 gennaio 2002, S.O. n. 5 e s. m. ed i.

TITOLO VI

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI STRADALI

ART. 15. PRINCIPI E DISPOSIZIONI GENERALI

I criteri per la costruzione delle intersezioni stradali dovranno fare riferimento al D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e s. m. ed i. ed ai Principi Generali di cui al presente RV.

Le nuove intersezioni, così come qualsiasi tipo di collegamento tra carreggiate, si realizzano solo tra strade della medesima categoria, oppure di categoria contigua.

Per le intersezioni esistenti, l'obiettivo cui tendere, è quello di ridurre progressivamente le soluzioni in contrasto con il principio sopra descritto.

Nel caso in cui non sia possibile, per situazioni preesistenti, rispettare tale principio, dovrà essere posta particolare cura nella identificazione delle soluzioni di intersezione al fine di ridurre gli effetti derivanti dalla differenza tipologica di strade confluenti.

ART. 16. STANDARD E NORME DI RIFERIMENTO

OCCUPAZIONI PERMANENTI IN CORRISPONDENZA DELLE INTERSEZIONI STRADALI

Sulle isole spartitraffico, ubicate nell'area delle intersezioni, non sono consentite occupazioni di suolo pubblico quali: distributori carburanti, chioschi, edicole, cabine telefoniche, impianti pubblicitari, ecc.. Sono ammesse esclusivamente le installazioni riguardanti la segnaletica stradale e di direzione riferita a località, uffici e/o servizi di rilevante interesse pubblico, l'illuminazione pubblica e gli impianti semaforici.

DIMENSIONAMENTO E FREQUENZA DEGLI ACCESSI CARRABILI

Le prescrizioni della normativa indicata (cfr tabella al paragr. 16.7), per le strade di scorrimento e di interquartiere, si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che l'immissione (o l'uscita) degli utenti dagli accessi carrabili sulla carreggiata avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non minore (tra loro e con gli incroci) rispettivamente di m. 100 e di m. 30.

Nelle strade classificate D e D/E, chi accessi singoli possono essere autorizzati qualora venga dimostrato, attraverso adeguata relazione tecnica, un uguale o minore impatto sulla circolazione locale ed un uguale o minore livello di sicurezza per la circolazione.

Tali distanze minime vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e, indirette o semidirette, a sinistra.

Ove possibile per le strade locali gli accessi carrabili alle aree private devono avere una larghezza minima di m. 3,00, quelli delle autorimesse, magazzini ed altri insediamenti, una larghezza minima di m. 5,00.

Per agevolare le manovre di accesso, ove possibile, in corrispondenza degli accessi carrabili, i cigli dei marciapiedi devono essere opportunamente raccordati.

RAGGI DI CURVATURA ALLE INTERSEZIONI

I raggi di curvatura alle intersezioni sono definiti con il duplice obiettivo di evitare l'invasione della corsia opposta da parte dei veicoli in svolta a destra e di contenere la velocità.

Fermo restando il rispetto degli obiettivi generali, dei principi sopra enunciati e le eventuali diverse disposizioni di altri Enti proprietari di strade confluenti, nelle intersezioni urbane i raggi di curvatura potranno generalmente variare tra m 2,50 e m 6,00.

Il progettista dovrà verificare la correttezza dei raggi di curvatura proposti mediante l'utilizzo di sagome di ingombro.

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Gli attraversamenti fanno parte di percorsi che hanno la stessa dignità e riconoscibilità di quelli veicolari.

Di norma sulle strade ove è consentita la sosta gli attraversamenti pedonali vanno trattati avendo cura di migliorare la visibilità reciproca veicolo-pedone, mediante la realizzazione di segnaletica orizzontale a zigzag come da fig. II 436, art. 145 del Reg/CdS o, preferibilmente mediante la realizzazione di penisole poste in corrispondenza dell'attraversamento medesimo.

Gli attraversamenti pedonali vanno previsti, il più possibile, in corrispondenza ed in continuità degli itinerari pedonali che devono servire.

Nella progettazione degli itinerari pedonali e dei relativi attraversamenti stradali il progettista dovrà verificare ed ottenere il massimo livello di visibilità possibile.

Gli itinerari pedonali devono essere progettati e/o adeguarsi alle norme per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Le distanze tra gli attraversamenti pedonali dovranno adeguarsi alle seguenti regole di carattere generale:

- nelle strade di scorrimento a non meno di m 300 regolamentati da impianto semaforico;
- nelle strade interquartiere a non meno di m 300 preferibilmente attrezzati con isole mediane;
- nelle strade di quartiere e locali-interzonali a non meno di m 200;
- nelle strade locali a non meno di m 100;
- sono ammesse distanze inferiori in presenza di: intersezioni stradali, edifici o aree di elevato interesse pubblico (scuole, ospedali, centri commerciali, ecc.), fermate del trasporto pubblico e scolastico,

TIPI, TIPOLOGIE E ATTREZZAGGIO DELLE FERMATE DEL TRASPORTO COLLETTIVO

In ambito urbano, salvo che per le strade di scorrimento, la fermata del mezzo di trasporto collettivo avviene di norma in carreggiata.

Nelle strade urbane di scorrimento, assimilate alle strade extraurbane, la fermata avviene secondo quanto previsto dalle norme del CdS.

Nelle strade urbane in cui è presente la sosta, la fermata è trattata secondo quanto disposto dalla fig. Il 447 art. 151 del Reg/CdS o, preferibilmente mediante la realizzazione di penisola di fermata.

Tutte le fermate, comunque collocate, devono essere dotate di spazi per la salita, la discesa e l'attesa del mezzo di linea, da parte dei passeggeri, di uno spazio posto al di fuori della carreggiata avente lunghezza almeno pari alla lunghezza del veicolo più lungo in servizio cui vanno aggiunti m 2,00 e di profondità non inferiore a m 1,20.

In tale computazione potranno essere compresi gli eventuali marciapiedi e/o fasce laterali ove esistenti.

Per tutte le strade di cui all'art. 2 del presente RV le piazzole di fermata dei mezzi pubblici possono essere di tre tipi: rientrate rispetto alla carreggiata, sulla carreggiata senza avanzamento rispetto al marciapiede, sulla carreggiata con avanzamento rispetto al marciapiede (**figura 2**)

BULBI IN CORRISPONDENZA DEGLI INCROCI

Per evitare la sosta in corrispondenza delle intersezioni, al fine di migliorare la visibilità, possono essere realizzati gli avanzamenti dei marciapiedi, denominati bulbi.

Nei progetti di nuova realizzazione, così come in quelli di ristrutturazione o riqualificazione, la realizzazione di bulbi agli incroci è da considerarsi soluzione consigliata. (**figura 4**)

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA DISCIPLINA DELLE INTERSEZIONI IN AMBITO URBANO

Disciplina delle intersezioni, accessi carrabili e attraversamenti pedonali.

Denominazione	Distanza minima.(m) tra le intersezioni.	Accessi carrabili	Tipo di attraversamenti pedonali	Attraversamenti pedonali: ubicazione e distanza (m)
	A	B	C	D
Autostrade	1.500	Ammessi solo su eventuali strade di servizio	A livelli sfalsati	-
Strade di Scorrimento veloce	1.500	Ammessi solo su eventuali strade di servizio	A livelli sfalsati	-
Strade di scorrimento	300	Ammessi solo su eventuali strade di servizio	A livelli sfalsati o semaforizzati	All'incrocio/300 m
Strade di interquartiere	300	Ammessi	A livelli sfalsati o semaforizzati	All'incrocio/300 m
Strade di quartiere	100	Ammessi	Semaforizzati o zebrati	All'incrocio/200 m
Strade locali interzonali	100	Ammessi	Semaforizzati o zebrati	All'incrocio/200 m
Strade locali	-	Ammessi	zebrati	100

TITOLO VII

FASCE DI SOSTA LATERALE SU SEDE STRADALE

ART. 17. DEFINIZIONI, STANDARD E NORME DI RIFERIMENTO

Le sedi stradali urbane svolgono, in generale, tre funzioni fondamentali:

- a. la funzione di percorribilità pedonale;
- b. la funzione di transito dei veicoli;
- c. la funzione di sosta.

Gli interventi di riorganizzazione del sedime stradale hanno, di norma, la finalità di garantire uno spazio a ciascuna funzione, privilegiando, ove necessario le funzioni a e b .

Le principali norme generali cui fare riferimento in sede di ristrutturazione degli spazi di sosta su sede stradale sono contenute nei seguenti documenti:

- *Nuovo Codice della Strada* (D.L. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche ed integrazioni) con particolare attenzione alle prescrizioni che riguardano l'organizzazione del sedime stradale e degli spazi di sosta;
- *Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada* (DPR 16.12.1992 n. 495)
- *Norme specifiche di PRG*;
- *Norme VV. FF., Polizia Municipale, ecc. riguardanti l'agibilità per i mezzi di soccorso, rifornimento ed emergenza*;
- *Decreto Ministeriale del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*.

ART. 18. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA

Sono considerate le tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale (o alle corsie di distribuzione) e cioè:

- a. longitudinale (L) dove gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli;
- b. a spina di pesce (S) dove gli stalli sono disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli. Per questa disposizione possono anche essere considerate varianti a 60°, a 30° o altra inclinazione a seconda delle situazioni;
- c. a pettine (P) dove gli stalli sono disposti ortogonalmente alla direzione di marcia dei veicoli.

Gli stalli di sosta dei cicli devono avere profondità minima di m 2,00 e larghezza variabile in relazione all'organizzazione dell'area di sosta.

Gli stalli di sosta per ciclomotori e motocicli devono, preferibilmente, avere dimensioni standard pari a m 1.20 di larghezza e m 2.20 di profondità. Ove

l'organizzazione della sosta non lo consenta (esempio in allineamento a quella per i veicoli), gli stalli potranno essere disposti a spina di pesce.

Sono disposti rispetto alla sede stradale in maniera longitudinale, a pettine ed a spina di pesce. Quest'ultima soluzione, ove possibile, è da preferirsi.

Ove siano presenti linee di trasporto pubblico che percorrono le corsie limitrofe agli stalli di sosta, andranno evitate le tipologie "S" e "P".

La sosta longitudinale (in linea o L), nelle strade di nuova costruzione, ha larghezza di riferimento pari a m 2,20. Sono ammesse misure inferiori, per esigenze connesse alle caratteristiche della sezione stradale, solo se adeguatamente motivate.

La profondità della fascia laterale occupata dalla sosta a spina (S), nelle strade di nuova costruzione, è di norma di m 5,00. La larghezza del singolo stallo non può essere inferiore a m 2,30.

La profondità minima della fascia laterale occupata dalla sosta a pettine (P), nelle strade di nuova costruzione, è di m 5,00. La larghezza del singolo stallo non può essere, di norma, inferiore a m 2,50.

ART. 19. STANDARDS PER LA DISPOSIZIONE DELLA SOSTA SU STRADE A SENSO UNICO

Nelle strade a senso unico la larghezza minima della corsia è determinata anche dal tipo di disposizione della sosta a margine della carreggiata stessa.

Essa deve essere tale da consentire le manovre di entrata/uscita dagli stalli. Pertanto, di norma, la larghezza minima della corsia di transito è pari a m 3,50.

Laddove sono presenti linee di trasporto pubblico e non vi è la contemporanea presenza di piste ciclabili separate, la sezione minima è elevata a m 4,00..

ART. 20. RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA IN PROSSIMITA' DEGLI INCROCI

Nelle **figure 5 e 6** sono rappresentati due incroci tipici della viabilità di area urbana in prossimità dei quali l'organizzazione della sosta su sede stradale è conforme agli standards progettuali precedentemente individuati.

Negli schemi grafici sono contenuti dimensionamenti, caratteristiche e distanze di sicurezza degli attraversamenti e dei percorsi pedonali (minimi).

ART. 21. RIORDINO DELLE STRADE DELLA VIABILITA' LOCALE

La tutela delle utenze deboli e più in generale il miglioramento della sicurezza stradale sono l'obiettivo fondamentale degli interventi di riordino delle strade della viabilità locale.

Gli interventi di moderazione del traffico sono impiegati secondo quanto descritto al successivo Titolo.

TITOLO VIII

INTERVENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

ART. 22. DEFINIZIONE

“Gli interventi di moderazione del traffico sono la combinazione di misure, principalmente fisiche, che riducono gli effetti negativi dell’uso dei veicoli a motore, modificando il comportamento dei guidatori e migliorando le condizioni degli utenti della strada non motorizzati” (Reid H. Ewing “Traffic calming: State of the practice” ed. I.T.E. Institute of Transportation Engineers)

ART. 23. INTERVENTI SULLA GEOMETRIA DELLA STRADA

In tale categoria sono compresi tutti quegli interventi che inducono i conducenti a ridurre la velocità attraverso particolari condizioni della geometria stradale. Tali dispositivi devono essere opportunamente e tempestivamente segnalati al fine di essere correttamente percepiti dai conducenti.

I principali dispositivi di questo tipo sono di seguito sinteticamente descritti:

- a. **aree stradali rialzate “speed tables”**: rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità, principalmente incroci. La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dell’interasse dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi. (**vedi figura 7**).
- b. **attraversamenti pedonali rialzati** - rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di attraversamenti pedonali. Il dislivello massimo ammissibile per tali piattaforme è di cm 7. Sono ammissibili solo su strade residenziali e la loro installazione va attentamente valutata in relazione al contesto ambientale ed alla tipologia dei veicoli che percorrono la strada sulla quale vengono installati (**vedi figure 8, 9 e 10**).
- c. **dossi-serie di dossi**- opportunamente intervallati, interessano l’intera larghezza della carreggiata e vanno realizzati conformemente all’art. 179 del Reg/CdS. Sono ammissibili solo su strade residenziali e la loro installazione va attentamente valutata in relazione al contesto ambientale ed alla tipologia dei veicoli che percorrono la strada sulla quale vengono installati.
- d. **restringimenti della carreggiata con isola centrale o salvagenti pedonali** – restringimento delle corsie della carreggiata dal lato della linea di mezzzeria mediante l’introduzione di una isola spartitraffico. Tali interventi hanno lo scopo di impedire manovre di sorpasso in corrispondenza degli attraversamenti, causa frequente degli investimenti ai pedoni, ottenendo un leggero effetto di rallentamento dei veicoli. Dal punto di vista del pedone offrono la possibilità di effettuare l’attraversamento in due tempi dimezzando

la lunghezza dell'attraversamento stesso e riducendo i tempi di permanenza in carreggiata. In corrispondenza delle intersezioni svolgono anche la funzione di canalizzazioni dei flussi veicolari. Al fine di contenere una bicicletta o una carrozzina e relativo accompagnatore è opportuno che la larghezza dell'isola sia uguale o superiore a m 2,00. Sono ammesse larghezze inferiori nei casi in cui la sezione della carreggiata non lo consenta e comunque non inferiori a m 1,00. Ove le dimensioni dell'isola lo consentano è preferibile l'adozione della tipologia con attraversamento sfalsato. (**vedi figura 11**)

- e. **restringimenti laterali della carreggiata, strozzature, prolungamenti dei marciapiedi** – restringimento delle corsie dal lato esterno della carreggiata, mediante l'introduzione di aiuole laterali o l'estensione dei marciapiedi. Possono essere realizzati sia in punti particolari dei tronchi stradali, che in corrispondenza di intersezioni ed attraversamenti pedonali. Hanno lo scopo di produrre il rallentamento dei veicoli mediante il restringimento fisico della carreggiata. (**vedi figura 12, 13 e 14**)

- f. **rotatorie, mini-rotatorie e false rotatorie** – isole rotazionali centrali, posizionate al centro degli incroci, con precedenza ai veicoli circolanti in rotatoria . Le isole hanno varie dimensioni in pianta e possono essere più o meno rialzate dal livello strada. In alcuni casi possono essere anche parzialmente o totalmente sormontabili. Hanno la finalità di ridurre la velocità dei veicoli in corrispondenza delle intersezioni, mediante la deviazione del percorso da rettilineo a curvo, e ridurre i punti di conflitto tra i flussi di attraversamento delle intersezioni. La loro efficacia sulle velocità è molto significativa e tale riduzione dipende dalla variazione di traiettorie imposta ai veicoli dalla geometria del dispositivo e dai livelli di velocità precedenti l'installazione. Nella fase di progettazione va posta particolare attenzione alle necessità delle utenze deboli, infatti i percorsi pedonali risultano relativamente più lunghi e le distanze non sono sempre accettate dal pedone, che tende ad effettuare attraversamenti illegali. Inoltre nelle rotatorie a traffico misto il velocipede o il ciclomotore che transita nell'anello è scarsamente percepibile dagli altri conducenti. Le false rotatorie consistono in deviazioni dell'asse delle corsie tali da realizzare una morfologia a rotatoria pur senza la presenza di strade o accessi laterali. Esse hanno lo scopo di rallentare i veicoli e consentire le inversioni a U (**vedi figura 15**)

- g. **deviazioni trasversali** – deviazioni dell'asse stradale, senza riduzione di larghezza e numero di corsie, ottenuto anche mediante l'introduzione di aiuole e isole spartitraffico. Inducono negli utenti la sensazione, a distanza, di "strada chiusa", in modo da indurli a ridurre la velocità di percorrenza. Il contesto di inserimento è molto importante e tutte le normative insistono sulla necessità di abbinare a tale dispositivo anche altri accorgimenti (differenziazione dei materiali di pavimentazione, piantumazione, ecc. ...). E' preferibile che il traffico ciclistico si svolga esternamente alla deviazione (**vedi figura 16 e 17**).

ART. 24. ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA E DELL'AMBIENTE STRADALE

L'adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale consiste essenzialmente nell'utilizzazione dei dispositivi che agiscono a livello percettivo sul comportamento del conducente in relazione alla velocità adottata. Tra questi si annoverano: la segnaletica di avviso, le porte di accesso e le deviazioni trasversali.

- a. segnali di preavviso, dispositivi ottici e/sonori e trattamenti superficiali** – si tratta di segnaletica verticale, orizzontale di avvicinamento, bande rumorose e altri trattamenti superficiali che producono rumore e vibrazioni. Non sono finalizzati alla riduzione in sé della velocità, anche se sortiscono un certo effetto in questo senso, ma il loro scopo principale è quello di preavvisare gli utenti riguardo la presenza di successivi dispositivi per la riduzione della velocità, in modo che gli utenti stessi possano modificare il loro comportamento.
- b. porte di accesso** – cambiamenti fisici e superficiali delle strade in avvicinamento ad un centro abitato. Sono realizzati mediante trattamenti superficiali, consistenti nel cambio di materiali per la pavimentazione o uso di colori differenti, piantumazioni, illuminazione ed altri arredi urbani. Hanno lo scopo di fornire una netta demarcazione visiva ed in alcuni casi uditiva tra ambito urbano ed extraurbano, o tra zone consecutive con diverse caratteristiche (zone con limiti di velocità ridotti, ad esempio “zone 30”), o in prossimità di particolari poli di attrazione di traffico pedonale, come ad esempio scuole, per invitare gli utenti a moderare la velocità. I dispositivi sopra descritti possono essere accompagnati dall'introduzione di false rotonde o analoghi dispositivi di deflessione orizzontale.

ART. 25. MODALITA' DI IMPIEGO

Nell'impiego e nella scelta dei dispositivi di moderazione del traffico sopra menzionati vanno considerato diversi aspetti, tra cui: la collocazione in termini di area urbana, di itinerari e di categoria delle strade, nonché le utenze interessate in termini di volumi e di componenti di traffico coinvolte. Alcune indicazioni, tratte dalle esperienze nazionali ed internazionali, oltre a quelle contenute nel codice della strada (art. 42 C.d.S., art. 179 e 180 Reg., Fig. II-474) sono sinotticamente riassunte nelle tabelle che seguono alle pagine 39 e 40.

Tali dispositivi vanno sempre opportunamente progettati e adattati al contesto.

Classificazione dei limitatori di velocità o dispositivi per la sicurezza in funzione della categoria della strada urbana

Dispositivo	Classe funzionale (strade urbane)			
	Strade di scorrimento e interquartiere	Strade di quartiere	Strade locali interzonale e locali	Strade residenziali
Limite massimo di velocità	50-70 Km/h	50 Km/h	30-50 Km/h	30 Km/h
Segnali di preavviso, bande sonore trattamenti superficiali	Ammesso	Ammesso	Ammesso	Ammesso
Porte di accesso e false rotonde (<i>gates</i>)	Ammissibile (1)	Ammesso	Ammesso	Ammesso
Aree di incrocio rialzate	Non ammesso	Ammissibile (1)	Ammissibile (1)	Ammesso
Attraversamenti pedonali rialzati	Non ammesso	Non ammesso	Ammissibile (1)	Ammesso
Dossi rallentatori prefabbricati	Non ammesso	Non ammesso	Ammissibile (1)	Ammesso
Deflessioni orizzontali (<i>chicanes</i>)	Non ammesso	Non ammesso	Ammesso	Ammesso
Restringimenti (<i>chockers</i>)	Non ammesso	Non ammesso	Ammissibile (1)	Ammesso
Isole mediane (2)	Ammesso (4)	Ammesso	Ammesso	Ammesso
Bulbi agli incroci (3)	Non previsto	Ammesso	Ammesso	Ammesso
Rotatorie agli incroci	Ammesso	Ammesso	Ammesso	Ammesso

- (1) “*ammissibile*” significa che il dispositivo di norma non è ammesso, ma può essere previsto a seguito di una approfondita valutazione dello stato dei luoghi, degli effetti sulla sicurezza e sul livello di servizio.
- (2) In tutti i casi in cui la sezione stradale lo consente, le isole mediane sono il dispositivo più efficace per la sicurezza degli attraversamenti pedonali e pertanto costituiscono la prima soluzione da prendere in esame.
- (3) In tutti i casi in cui è presente la sosta, i bulbi agli incroci sono da intendersi come *dispositivo consigliato*.
- (4) Nelle strade interquartiere (D/E)

TITOLO IX

DISCIPLINA PER LE ALTRE OCCUPAZIONI DELLE SEDI STRADALI

ART. 26. DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI

Le occupazioni di spazi e aree pubbliche possono essere di tipo permanente o temporaneo, definendo le prime come occupazioni di carattere stabile, effettuate a seguito del rilascio di un atto di concessione, aventi durata non inferiore a un anno e che comportano o meno l'esistenza di manufatti o impianti.

Si definiscono invece temporanee le occupazioni con durata inferiore all'anno.

Il presente Regolamento Viario indica le norme generali di carattere operativo affinché, in seguito all'occupazione di spazi, non vengano meno le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada. Sono comunque esaminate le sole occupazioni che possono produrre effetti sulla viabilità pedonale e veicolare circostante.

ART. 27. NORME RELATIVE ALLE OCCUPAZIONI STRADALI

INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

La collocazione di cartelli, insegne di esercizio e altri mezzi pubblicitari è regolata dal CDS e dal Reg. CDS e, limitatamente ai centri abitati del territorio comunale, dal *Testo Unico per la disciplina delle occupazioni di spazi ed aree pubbliche o private di uso pubblico per l'installazione di mezzi pubblicitari, fioriere, tende parasole e dehors*, approvato con Delibera del C.C. n° 84619/2004 del 15 novembre 2004 e s.m. ed i..

PREINSEGNE E SEGNALETICA STRADALE PERMANENTE DI DIREZIONE TURISTICA E DI TERRITORI

Per la collocazione di preinsegne e segnaletica stradale permanente di direzione turistica e di territorio si applicano le disposizioni di seguito riportate. Tra i segnali relativi ai luoghi di pubblico interesse, oltre quelli espressamente indicati nel nuovo Codice della Strada, sono individuabili anche le seguenti attività:

- a.** attività a servizio dell'utente della strada (carrozzeria, officina meccanica per auto, gommista, elettrauto ecc.);
- b.** grandi strutture di vendita aventi superficie di vendita superiore a mq. 2500;
- c.** sedi di associazioni di categoria di particolare rilevanza e di pubblico interesse;
- d.** attrezzature ospedaliere e sanitarie ai sensi del Decreto 16 settembre 1994 n.657;

- e. autorimesse pubbliche e/o private che svolgono servizio di pubblico interesse;
- f. alberghi, strutture ricettive e assimilabili;
- g. ristoranti e assimilabili con licenza commerciale.

La collocazione di detta segnaletica (preinsegne e segnaletica stradale) dovrà avvenire nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a. gli impianti relativi alle singole attività industriali/artigianali potranno essere collocati esclusivamente all'interno della zona industriale/artigianale di appartenenza. Al di fuori di tali aree potranno essere collocate solo impianti segnaletici di indicazione che riportano la denominazione della zona e non le singole attività;
- b. il numero degli impianti segnaletici autorizzati per ogni singola attività verrà definito in base al percorso che partendo dalla viabilità principale (tipo D, DE ed E per le strade urbane e tipo B e C per le strade extraurbane) più prossima all'attività consenta di raggiungere la sede dell'attività stessa;
- c. gli impianti segnaletici dovranno essere indipendenti e non raggruppati ad altri impianti collocati dalla Pubblica Amministrazione salvo specifica indicazione della stessa;
- d. in nessun caso può essere consentito l'abbinamento tra cartelli segnaletici di direzione e pubblicità;

E' vietato posizionare i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari in corrispondenza di:

- a. aree di intersezioni,
- b. sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate,
- c. lungo le curve,
- d. su ponti, sottopassi, cavalcavia e relative rampe,
- e. sui parapetti stradali, sulle barriere di sicurezza e sugli altri dispositivi laterali di protezione e di segnalamento,
- f. sui bordi dei marciapiedi, e cigli stradali, in prossimità di impianti semaforici, qualora risultino di impedimento per il passaggio dei pedoni (larghezza minima 1,50 m);
- g. nel caso riducano la visibilità della segnaletica stradale o determinino, a giudizio dell'ente proprietario della strada, condizioni di pericolo per la circolazione.

Nelle rotatorie poste, all'interno dei centri abitati, è ammessa la collocazione di impianti informativi inerenti la manutenzione del verde. Tali impianti potranno essere collocati esclusivamente all'interno dell'isola centrale.

PROCEDURA AUTORIZZATIVA

L'autorizzazione per la collocazione di nuovi cartelli e mezzi pubblicitari è rilasciata a seguito di presentazione di idonea documentazione e della prevista autodichiarazione inerente la stabilità dell'impianto di cui all'art. 53 comma 3 del Reg/CdS.

La validità dell'autorizzazione è subordinata, per gli impianti con superficie di esposizione al vento uguale o superiore a 2,00 mq., all'effettuazione del collaudo delle opere realizzate ed al versamento, da effettuarsi preventivamente al ritiro dell'autorizzazione, di apposita cauzione nelle forme e nei modi da stabilire con apposito atto deliberativo della Giunta Comunale.

La collocazione di impianti informativi, inerenti la manutenzione del verde delle rotonde, è autorizzata dal Servizio Ambiente ed Aree Verdi nell'ambito delle apposite convenzioni predisposte dal Servizio stesso.

CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE

Il collocamento di strutture che determinano occupazione permanente di suolo pubblico o privato per funzioni di servizio, deve rispettare le seguenti indicazioni.

Qualora le strutture siano collocate sulla sede pedonale, devono garantire il passaggio dei pedoni, permettere le manovre per i portatori di handicap e garantire, in funzione del grado di attrazione, la sosta dei fruitori affinché questi non occupino la sede stradale destinata al transito dei veicoli e dei pedoni. (**vedi figura 18**)

Nelle immediate vicinanze dell'impianto devono essere predisposti gli spazi per la fermata o la sosta dei veicoli, in modo che non si creino condizioni di intralcio per il traffico veicolare di transito.

Come regola di carattere generale, le nuove installazioni devono essere posizionate in corrispondenza di allargamenti della sede stradale, ad una distanza minima di almeno 15 m dalle intersezioni, dagli attraversamenti pedonali, dai semafori; la collocazione e le dimensioni delle stesse devono infine essere tali da non limitare la visibilità di pedoni, veicoli e dispositivi di segnalamento.

Per le installazioni esistenti, in caso di interventi di adattamento, modifica e/o spostamento, la nuova situazione dovrà essere valutata dal Servizio competente alla luce dei criteri sopra descritti.

L'iter autorizzativo per collocare nuovi chioschi, edicole, cabine e per revisionare la collocazione delle esistenti installazioni, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

SISTEMAZIONI A VERDE

Le sistemazioni a verde devono essere tali da non restringere la carreggiata o costituire ostacolo visivo: permane l'obbligo di mantenere libero il marciapiede per una larghezza minima di 1,5 m.

Tale tipo di arredo deve essere mantenuto e curato periodicamente onde evitare di nascondere o limitare la leggibilità della segnaletica, nonché di impedire alla vegetazione di invadere la sede stradale.

PUNTI DI VENDITA PER IL COMMERCIO AMBULANTE E MERCATI FISSI

Le aree destinate al commercio ambulante ed ai mercati fissi che occupano sedi stradali /piazze sono stabilite dalle relative Ordinanze.

Nelle revisioni periodiche della localizzazione delle aree destinate al commercio ambulante si dovrà verificare che gli spazi siano tali da determinare il minore impatto possibile sulla circolazione e sosta veicolare, non creare condizione di pericolo per la circolazione, nonché tali da garantire la massima fruibilità e sicurezza ai flussi pedonali.

DISTRIBUTORI DI CARBURANTE

Come supporto al PRG e al Piano di razionalizzazione dei Punti di Vendita dei Carburanti, devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare. L'attenzione deve essere rivolta alle modalità di esecuzione delle manovre di entrata ed uscita da dette aree al fine di eliminare situazioni di pericolo o di condizionamento del deflusso pedonale e veicolare sulla strada.

In termini più generali deve essere espresso un giudizio di compatibilità trasportistica tra impianto e territorio, definendosi incompatibile quella situazione in cui nel tratto di sede stradale prospiciente l'impianto, indipendentemente dal fatto che su di esso la circolazione avvenga in un senso o nei due sensi di marcia e qualunque sia l'ampiezza della sede stradale stessa, l'effettuazione del rifornimento di carburante comporti l'arresto sulla propria sede o la deviazione dalla propria linea di movimento di un flusso del traffico.

Il giudizio di congruenza complessiva dell'ubicazione dell'impianto deve essere espresso tenendo conto della:

- a.** localizzazione ed organizzazione degli accessi,
- b.** possibilità di contenere all'interno dell'area i veicoli in attesa,

- c. garanzia di continuità dei percorsi pedonali, qualora vi fosse interferenza tra veicoli e pedoni.

CRITERI GENERALI DA SEGUIRE PER L'INSTALLAZIONE DI NUOVI IMPIANTI

a. Viabilità

Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico non devono impegnare la carreggiata stradale.

La separazione fisica tra area di impianto e carreggiata stradale deve essere realizzata mediante la costruzione di un'aiuola spartitraffico avente le seguenti caratteristiche: distanza minima di m 1,5 dalla carreggiata stradale e profondità minima di m 0,80 e realizzata mediante cordolatura.

Sullo spartitraffico non possono essere impiantati segnali di qualsiasi genere, piantagioni od altro, eccedenti l'altezza di m. 0,80 misurata dal piano della banchina stradale o degli accessi. Tale norma non si applica all'insegna sul palo indicante la società.

Se in luogo delle banchine stradali esistono marciapiedi rialzati, anche la zona corrispondente antistante lo spartitraffico dell'impianto deve essere sistemata con marciapiede avente le stesse caratteristiche dei marciapiedi esistenti e perfettamente allineati con questi. In tal caso, in corrispondenza degli accessi, devono essere creati nei marciapiedi e da entrambi i lati, appositi inviti a 45 (quarantacinque) gradi allo scopo di facilitare l'ingresso e l'uscita degli autoveicoli. Devono inoltre essere realizzati appositi scivoli per le persone portatrici di handicap o con difficoltà motorie.

Sulle strade di competenza di altri Enti, fermo restando il fronte minimo stabilito dagli stessi, la separazione fisica tra area di impianto e carreggiata stradale, oltre che dalle presenti norme, deve essere conforme alle eventuali prescrizioni particolari impartite dagli stessi Enti.

b. Accessi

Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico non possono avere accessi su due o più strade.

Gli accessi agli impianti siti sulle strade di scorrimento, interquartiere e di quartiere, debbono essere realizzati con varchi monodirezionali.

Gli accessi agli impianti devono avere una larghezza di m 15 (quindici) e aiuola spartitraffico centrale di lunghezza minima di m 20 (venti). Gli impianti collocati su strade di tipo B, C, D e D/E, come classificate in base al D. Lgs. 285/92 e dalle Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, devono essere dotati di corsie di accelerazione e decelerazione dimensionate in base alla velocità massima consentita sulla strada.

Per gli impianti installati lungo strade a quattro o più corsie, ai fini della sicurezza stradale, le corsie di accelerazione e decelerazione devono avere una lunghezza minima rispettivamente di m 75 (settantacinque) e di m 60 (sessanta) e larghezza non inferiore m 3 (tre), raccordate al piazzale con curve di raggio non inferiore a m 10 (dieci).

Gli accessi agli impianti collocati all'interno di aree comprendenti altre attività non rientranti tra i servizi all'utenza, devono, di norma, essere fisicamente separati e non interferire con queste.

Per gli impianti siti sulle strade locali, gli ingressi e le uscite debbono, preferibilmente, essere monodirezionali e per essi vale quanto prescritto per i passi carrabili aperti al transito sistematico e frequente dei veicoli pesanti.

Con riferimento a tutti i tipi di strade, gli accessi debbono essere adeguatamente illuminati, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento, essere a non meno

di 12 metri dalle aree di intersezione e non devono interferire con il traffico pedonale, lasciando a quest'ultimo lo spazio e le condizioni di sicurezza. Laddove possibile è opportuno separare l'itinerario pedonale dall'accesso veicolare.

c. Continuità dei percorsi pedonali

Gli impianti devono essere progettati in modo da ridurre al minimo le interferenze con la circolazione pedonale, consentendo l'attraversamento in sicurezza del fronte dell'impianto e mantenendo la continuità del percorso pedonale.

d. Dimensioni aree interne

L'accodamento dei veicoli in attesa deve essere completamente contenuto nell'area dell'impianto, senza mai interessare la sede stradale; la sua eventuale esistenza in occasioni eccezionali non deve comunque creare situazioni di pericolo per gli utenti in entrata agli impianti.

e. Segnaletica stradale, di servizio e pubblicità all'interno dell'impianto

Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico devono essere, all'interno dell'area di pertinenza, dotati di idonea segnaletica stradale come previsto dal Codice della Strada. Detta segnaletica deve indicare il percorso ai rifornimenti, individuare l'accesso e l'uscita impedendo, nei casi in cui non è consentito, le manovre di svolta a sinistra;

All'interno dei centri abitati, negli impianti di distribuzione carburanti e' consentita, oltre all'installazione dei marchi delle ditte produttrici, l'installazione di impianti pubblicitari in numero massimo di 2 per impianto, ciascuno con superficie massima di 6 mq., potranno essere autorizzati solo all'interno dell'area di pertinenza e solo se attinenti prodotti e/o servizi relativi al distributore stesso. All'esterno dell'area di pertinenza, lungo la viabilità pubblica, e' vietata la collocazione di impianti segnaletici di indicazione dell'impianto stesso;

Fuori dai centri abitati, nelle stazioni di servizio e nelle relative aree di parcheggio, si applicano le norme di cui all'art. 52 del Reg. C.d.S.;

In corrispondenza degli accessi è vietata la collocazione di qualsivoglia elemento che impedisca e/o limiti la visuale della strada ai conducenti che devono reinserirsi sulla viabilità pubblica.

f. Particolarità

Per le strade di scorrimento, in corrispondenza degli accessi per i distributori di carburante e stazioni di servizio, debbono essere realizzati opportuni apprestamenti per evitare che l'ingresso veicolare avvenga con una manovra di svolta a sinistra.

Per le strade di interquartiere e quartiere, l'accesso agli impianti dalla direzione di marcia opposta può essere consentito; la possibilità della relativa manovra deve essere, comunque, adeguatamente segnalata.

L'iter autorizzativo per la collocazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

IMPIANTI TECNOLOGICI FISSI

A questa categoria appartengono tutte quelle opere o infrastrutture che occupano permanentemente la sede stradale: semafori, pali di sostegno della linea elettrica,

paline per il servizio pubblico, pali di sostegno della segnaletica stradale, armadi di raccolta per le utenze, cassette postali, ecc..

La collocazione di tale tipologia di impianti sulla sede stradale destinata al transito dei veicoli è, nella generalità dei casi, vietata.

In assenza di marciapiede e' consentito il posizionamento di tali impianti ai margini della strada, purché non siano di intralcio o pericolo alla circolazione dei veicoli e salvaguardando gli spazi minimi per il transito dei pedoni.

E' consentita l'ubicazione sul marciapiede, purché vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- *il manufatto deve essere collocato in modo da garantire, di norma, uno spazio minimo di 1,50 m. per il passaggio di un pedone anche diversamente abile dotato di ausili per la deambulazione. Solo in casi particolari e di effettiva necessità lo spazio può essere ridotto a 90 cm. Per larghezze inferiori sono da studiare sistemi alternativi di realizzazione tali da non creare situazioni di pericolo o intralci alla viabilità pedonale;*

L'iter autorizzativo per la collocazione su sede stradale di nuovi impianti tecnologici fissi e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

ARREDI FISSI (TAVOLI, FIORIERE, ECC.)

Qualora gli arredi vengano posti su spazi pedonali, valgono le norme generali espresse al precedente punto.

Nel caso in cui gli elementi vengono collocati con la finalità di interrompere il transito veicolare e, quindi, per delimitare una zona ciclo-pedonale, devono essere posizionati in mezzo alla strada, opportunamente sfalsati onde permettere il passaggio dei mezzi di soccorso, e adeguatamente segnalati affinché non generino condizioni di pericolosità. (**vedi figura 19**)

In ogni caso non devono, a giudizio dell'ente proprietario della strada limitare la visibilità in corrispondenza delle intersezioni, attraversamenti pedonali e ciclabili, accessi carrabili ecc.

L'iter autorizzativo per la collocazione su sede stradale di nuovi arredi fissi e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

ACCESSI E PASSI CARRABILI

Per accesso carrabile si intende l'insieme delle opere e degli apprestamenti per collegare alla rete stradale i fondi o i fabbricati, ed in particolare le aree o gli edifici per la sosta dei veicoli.

Tali accessi diretti devono, di norma, avere sbocco diretto solo su strade classificate F, EF ed E ed essere possibilmente raggruppati. Non sono consentiti sulle strade primarie, per le strade urbane classificate D e D/E valgono le stesse norme che il C.d.S. prevede per le strade extraurbane classificate C o avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

Per quanto attiene il dimensionamento e la frequenza dei passi carrabili vale quanto prescritto dal R.E.C. e dal R.U.E..

Gli accessi carrabili devono avere un'ubicazione ed una configurazione planometrica tali da:

- a.** non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla sede stradale;
- b.** agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile.

Conseguentemente, in corrispondenza degli accessi carrabili devono essere realizzate zone di visibilità adeguate per l'avvistamento reciproco dei veicoli e, in particolare, gli accessi carrabili non possono essere localizzati in corrispondenza dei tratti di canalizzazione, né tanto meno in corrispondenza delle intersezioni (art. 22 C.d.S. e artt. 44, 45 e 46 del Reg. C.d.S.)

L'innesto dell'accesso carrabile sulla carreggiata deve essere, di norma, raccordato con curve circolari di raggio adeguato senza interrompere la continuità del piano del marciapiede.

Per passo carrabile si intende l'area per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali, evidenziato da apposito segnale stradale, in corrispondenza del quale vige il divieto di sosta.

I passi carrabili devono essere individuati con l'apposito segnale (Fig. Il 78 del Reg. CdS); in corrispondenza dei passi carrabili la sosta è vietata; il divieto di sosta si estende per tutta la larghezza dell'innesto ed eventualmente oltre, qualora motivi di visibilità e di accessibilità lo richiedano. In tal caso è necessario integrare il suddetto segnale stradale con segnaletica orizzontale a delimitazione del area interessata dall'autorizzazione del passo carrabile. Il segnale di passo carrabile, di proprietà comunale, viene fornito dagli uffici comunali preposti e concesso in uso dall'Amministrazione al titolare dell'autorizzazione.

Fermo restando il principio che, ove possibile o non diversamente previsto dagli strumenti di pianificazione di settore e nel rispetto delle norme del C.d.S., occorre favorire la possibilità di sosta su strada, ed al fine di favorire ed incentivare l'utilizzo degli spazi di sosta in area privata, nelle sedi stradali che presentano una ridotta sezione, previa verifica da parte dei competenti uffici comunali, può essere concesso un secondo passo carrabile, da prevedersi sul lato opposto all'accesso carrabile, di sufficienti dimensioni atto a garantire adeguate condizioni di accesso all'area privata alle seguenti condizioni:

- a.** che la larghezza dell'accesso carrabile sia tale da rendere, a giudizio degli uffici competenti, particolarmente difficoltose le manovre di accesso;
- b.** che non sia tecnicamente possibile o comporti la necessità di precedere alla demolizione di strutture o impianti diversi dalla recinzione, adeguare l'accesso carrabile a dimensioni tali da rendere non necessaria l'esigenza di autorizzare un secondo passo carrabile. Nel caso di normali recinzioni, prive di particolari impedimenti, è sempre da adottare la soluzione dell'allargamento dell'accesso in alternativa al secondo passo carrabile;
- c.** che il passo carrabile sia integrativo a quello da autorizzare in corrispondenza dell'accesso carrabile e sia dotato di autonoma tabella.

L'accesso pedonale dall'esterno è opportuno che venga distinto da quello per i veicoli; qualora si tratti di insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.), tra il passo carrabile e l'accesso pedonale deve sussistere una adeguata distanza.

I nuovi accessi carrabili o la modifica di quelli esistenti vengono autorizzati secondo le modalità e le norme previste nel R.E.C. e nel R.U.E.

I nuovi passi carrabili o la modifica di quelli esistenti è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda da parte dell'interessato.

L'autorizzazione è concessa dai competenti uffici comunali esclusivamente se il passo carrabile è finalizzato ad accedere ad un'area ove possono stazionare veicoli. Nel caso l'accesso debba servire l'ingresso di biciclette, ciclomotori e motocicli il passo carrabile può essere autorizzato esclusivamente se viene accertata l'effettiva impossibilità di fruire degli spazi privati in assenza di tale provvedimento.

SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

E' fatto obbligo ai titolari dell'autorizzazione di passo carrabile di porre in opera l'apposito segnale nelle forme e con le modalità previste dall'art. 120 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del CdS e che viene fornito dal competente ufficio comunale.

A giudizio insindacabile dell'Amministrazione Comunale e su specifica richiesta, il titolare dell'autorizzazione può tracciare a propria cura e spese segni orizzontali

delimitanti il passo carrabile. Il titolare è tenuto a seguire scrupolosamente le modalità imposte dagli uffici comunali. Detto intervento risulta obbligatorio quando le dimensioni del passo carrabile, riportate espressamente nella prevista autorizzazione, eccedono le dimensioni dell'accesso carrabile.

Realizzazione, manutenzione ordinaria, straordinaria e rifacimento della segnaletica orizzontale sono a completo carico dell'autorizzato.

In caso di revoca o rinuncia dell'autorizzazione il segnale dovrà essere tempestivamente rimosso e restituito al Comune e l'eventuale segnaletica orizzontale cancellata a cura e spese del titolare dell'autorizzazione.

DIFFIDA

Qualora non siano state seguite le procedure contenute nei precedenti articoli o non siano state rispettate le modalità imposte dagli uffici comunali competenti e nell'Autorizzazione, il titolare dell'autorizzazione è diffidato a provvedere alla regolarizzazione entro 30 giorni naturali consecutivi.

In caso di inottemperanza alla diffida nei termini specificati si procederà d'ufficio alla revoca dell'autorizzazione ed all'eliminazione del passo carrabile a spese del titolare inadempiente.

Nel caso si accerti che sono venute a mancare le condizioni che hanno determinato il rilascio dell'autorizzazione del passo carrabile la stessa verrà revocata ed il titolare diffidato a provvedere alla eliminazione delle opere e della segnaletica realizzata entro 7 giorni naturali consecutivi.

In caso di inottemperanza alla diffida, nei termini sopra specificati, si procederà d'ufficio con addebito di tutte le spese, sia amministrative che per lavori, a totale carico del titolare dell'autorizzazione.

PULIZIA E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Per le operazioni di pulizia delle strade, nel caso di utilizzo di macchine pulitrici, è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle stesse per il tempo strettamente necessario a questa attività. A tale scopo ed al fine di agevolare le operazioni di pulizia, gli elementi dissuasori messi a protezione lungo i percorsi possono essere di tipo amovibile.

Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

RIFIUTI URBANI

I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura di cui all'articolo 25 comma 3 del Codice, devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata avendo particolare cura di non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile o ostacolare la visibilità in corrispondenza delle intersezioni, attraversamenti pedonali e ciclabili ed accessi carrabili.

E' ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle strade locali e locali-interzonali a condizione che nella corsia su cui insistono sia disponibile una sezione libera minima non inferiore a m 2,75. Ove il cassonetto occupasse il marciapiede parzialmente, il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di almeno 1,00 m.

Nelle strade urbane classificate "*di quartiere*" e superiori e nelle strade extraurbane, i cassonetti devono essere posizionati fuori dalla carreggiata.

La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

Le operazioni di raccolta non devono interferire con i percorsi pedonali e ciclabili garantendo, durante tali fasi, la piena fruibilità degli stessi

Qualora in alcune strade, a causa della raccolta dei rifiuti urbani si dovessero registrare disagi alla circolazione, il Dirigente del Servizio competente all'emissione dell'Ordinanza, sentito preventivamente il Servizio Strade, il Corpo di Polizia Municipale e l'Azienda esercente, può stabilire con propria ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.

CANTIERI STRADALI E OCCUPAZIONI PER CANTIERI EDILI

Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade urbane di scorrimento, di interquartiere e di quartiere, i lavori devono possibilmente essere svolti in più turni, anche utilizzando le ore notturne sulle strade soggette a maggior carico.

Nelle medesime strade lavorazioni che richiedono occupazioni di breve durata vanno collocate esclusivamente nelle fasce orarie di minor carico.

Al termine dei lavori di cantiere, dovrà essere completamente ripristinata la sede stradale, ivi compresa la segnaletica orizzontale e verticale.

Per gli scavi in prossimità di dispositivi di rilevamento del traffico (spire della centralizzazione semaforica, di rilevazione dei flussi di traffico o altro), dovranno essere presi contatti con l'Ufficio Pubblica Illuminazione, Semafori e Tecnologie

dell'Area Infrastrutture Civili per lo scollegamento, la rimozione e la riattivazione dei dispositivi al termine dei lavori.

Per l'esecuzione di scavi ed il conseguente ripristino della sede stradale si dovranno rispettare le modalità e le prescrizioni definite nel Regolamento Comunale per gli Scavi.

Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza non inferiore a 1 m o qualora ciò non fosse possibile va posta idonea segnaletica di obbligo per i pedoni a transitare sul marciapiede del lato opposto.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda per l'ottenimento della necessaria ordinanza dovranno allegare, per il Servizio competente, in concomitanza con la domanda di scavo o di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio o pericolo per la circolazione. Il Servizio competente, sentito il Corpo di Polizia Municipale, potrà disporre varianti e integrazioni a quelle proposte se non ritenute idonee o sufficienti. Tali percorsi alternativi e accorgimenti, dovranno essere adeguatamente segnalati a cura e spese dell'esecutore dei lavori.

Il Servizio competente può richiedere la presenza di movieri e/o dispositivi luminosi di regolazione del traffico.

Il Servizio competente può negare il rilascio dell'autorizzazione di occupazione di suolo pubblico per cantieri in tutti i casi in cui l'occupazione limita o reca pericolo all'aumentata circolazione pedonale e veicolare o nuoce al decoro ed alla qualità ambientale.

TITOLO X

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

ART. 28. STUDI DI IMPATTO SULLA MOBILITÀ

Per tutti i progetti interessanti la viabilità di livello superiore alle strade interzonali, relativi nodi ed i parcheggi con capienza superiore a 200 posti dovranno essere redatti studi di impatto sulla mobilità aventi i contenuti di seguito elencati:

1. una rappresentazione dello stato di fatto delle componenti di domanda ed offerta della mobilità nel settore interessato dall'intervento;
2. flussi di traffico nella situazione attuale in momenti significativi della giornata;
3. l'eventuale descrizione delle alternative di progetto e di sito esaminate;
4. la valutazione dell'evoluzione prevista senza intervento e con intervento;
5. valutazione degli effetti qualitativi e quantitativi sulla mobilità;
6. valutazione funzionale flussi/capacità;
7. descrizione del funzionamento interno e del funzionamento esterno esteso all'area influenzata significativamente dall'intervento;
8. la descrizione delle misure di compensazione degli effetti negativi.

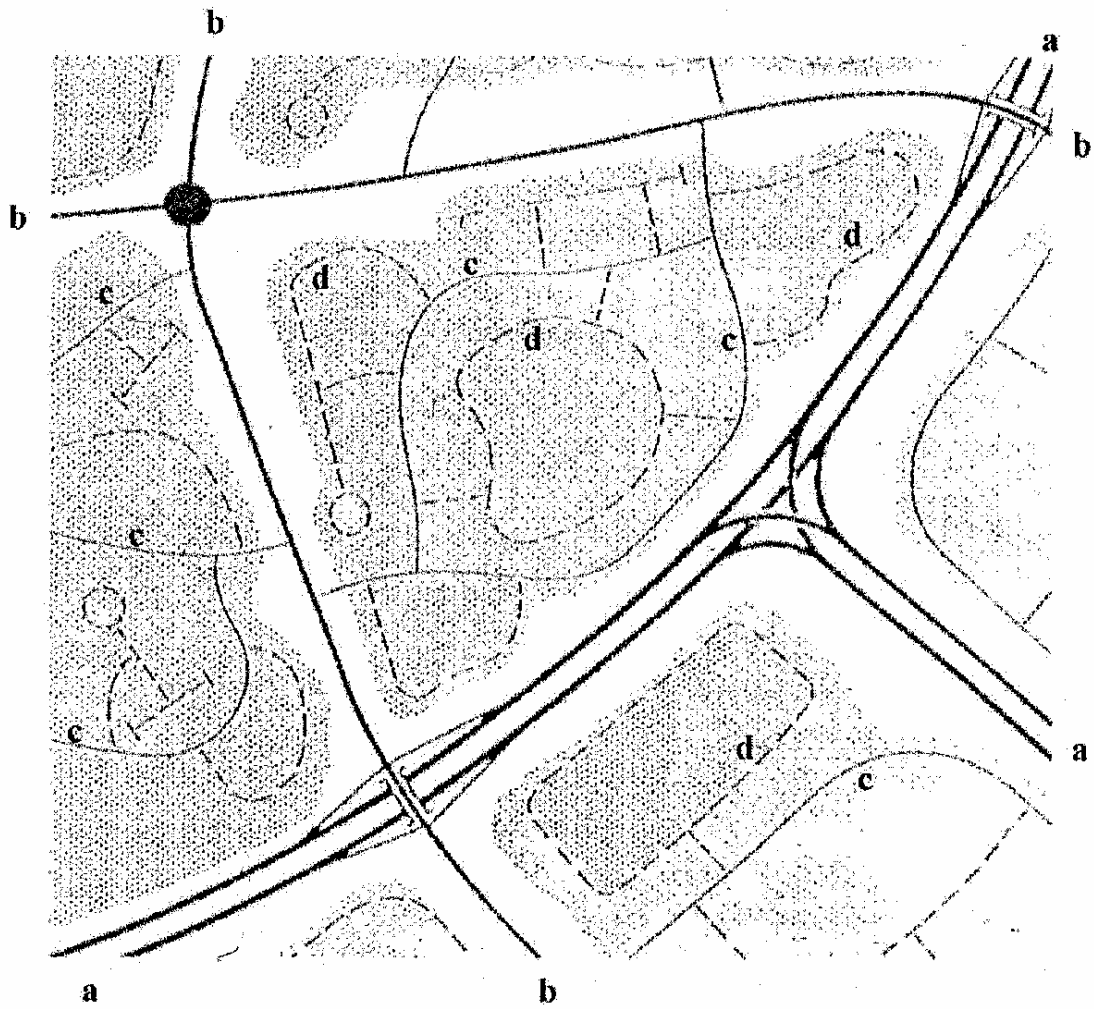
Inoltre si dovrà:

- a. ipotizzare la classe di attribuzione di ciascuna delle strade oggetto di progettazione anche ai fini dell'applicazione del presente RV;
- b. tenere conto dei percorsi e delle fermate del trasporto collettivo e della rete della mobilità pedonale e ciclabile;
- c. sviluppare una analisi di sicurezza con metodologie conformi alla Circolare Ministero LL.PP. 8 giugno 2001 "*Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade*"

Lo studio di impatto è finalizzato alla produzione di informazioni utili alle decisioni autorizzative ed il suo livello di approfondimento sarà proporzionato all'importanza dell'intervento oggetto di studio ed agli effetti che produce sulla viabilità circostante.

ART. 29. GERARCHIA DELLA RETE STRADALE

Gli atti tecnici di pianificazione e di progettazione del Comune di Ravenna si informano al principio generale della gerarchizzazione della rete viaria, così come rappresentata e descritta nel D.M. 5/11/2001.



Fonte: D.M. 5/11/2001, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade

ART. 30. ENTRATA IN VIGORE

Il presente Regolamento entra in vigore alla data di esecutività del relativo atto amministrativo di approvazione.

A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento sono abrogate tutte le disposizioni regolamentari emanate dal Comune che contrastino o risultino incompatibili con le norme in esso contenute che in ogni caso prevalgono

Le norme del presente RV non si applicano alle istanze presentate prima della sua approvazione complete e prive di carenze progettuali grafiche e documentali.

Nel periodo intercorrente tra la data di adozione e di entrata in vigore si applicano le misure di salvaguardia.

ART. 31. NORME ABROGATE

Sono abrogati gli artt. 1.6 e 1.7 del "*Testo Unico per la disciplina delle occupazioni di spazi ed aree pubbliche o private di uso pubblico per l'installazione di mezzi pubblicitari, fioriere, tende parasole e dehors*" approvato con Delibera del C.C. n° 84618/2004 del 15/11/2004 esecutiva dal 17/12/2004, in quanto trasferiti nel presente Regolamento.

ALLEGATO A

DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

Al fine dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento Viario Comunale le denominazioni stradali e di traffico hanno i significati, indicati all'art. 3 del D.L. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada, che qui si riportano:

- 1) **AREA DI INTERSEZIONE:** parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico. L'area di intersezione è individuata dal perimetro definito dalle curve di raccordo ed il loro congiungimento nei punti di tangenza con i rettili
- 2) **AREA PEDONALE URBANA:** zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
- 3) **ATTRAVERSAMENTO PEDONALE:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.
- 4) **BANCHINA:** parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.
- 5) **BRACCIO DI INTERSEZIONE:** cfr. RAMO DI INTERSEZIONE.
- 6) **BULBO:** estensione del marciapiede generalmente posta in corrispondenza degli attraversamenti pedonali in area di intersezione avente lo scopo di migliorare la visibilità reciproca veicolo-pedone. Il loro utilizzo è generalmente ammesso in presenza di sosta ai bordi della carreggiata.
- 7) **CANALIZZAZIONE:** insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.
- 8) **CARREGGIATA:** parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.
- 9) **CENTRO ABITATO:** insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari e pedonali sulla strada.
- 10) **CIRCOLAZIONE:** è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

- 11) **CONFINE STRADALE:** limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.
- 12) **CORRENTE DI TRAFFICO:** insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.
- 13) **CORSIA:** parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.
- 14) **CORSIA DI ACCELERAZIONE:** corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.
- 15) **CORSIA DI DECELERAZIONE:** corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.
- 16) **CORSIA DI EMERGENZA:** corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso, ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.
- 17) **CORSIA DI MARCIA:** corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.
- 18) **CORSIA RISERVATA:** corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.
- 19) **CORSIA SPECIALIZZATA:** corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o a veicoli che presentano basse velocità o altro.
- 20) **CUNETTA:** manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.
- 21) **CURVA:** raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecati.
- 22) **FASCIA DI PERTINENZA:** striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. E' parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.
- 23) **FASCIA DI RISPETTO:** striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.
- 24) **FASCIA DI SOSTA LATERALE:** parte di strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

- 25) **GOLFO DI FERMATA:** parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.
- 26) **INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI:** insieme di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.
- 27) **INTERSEZIONE A RASO (O A LIVELLO):** area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.
- 28) **ISOLA DI CANALIZZAZIONE:** parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.
- 29) **ISOLA DI TRAFFICO:** cfr. ISOLA DI CANALIZZAZIONE.
- 30) **ISOLA SALVAGENTE O MEDIANE:** parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari a protezione di attraversamento pedonale o ciclo-pedonale.
- 31) **ISOLA SPARTITRAFFICO:** cfr. SPARTITRAFFICO.
- 32) **ITINERARIO INTERNAZIONALE:** strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
- 33) **LIVELLETTA:** tratto di strada a pendenza longitudinale costante.
- 34) **MARCIAPIEDE:** parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
- 35) **PARCHEGGIO:** area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta, regolamentata o non, dei veicoli.
- 36) **PASSAGGIO A LIVELLO:** intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tramviaria in sede propria.
- 37) **PASSAGGIO PEDONALE:** (cfr. anche MARCIAPIEDE): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia gialla o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.
- 38) **PASSO CARRABILE:** accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
- 39) **PENISOLA:** estensione del marciapiede posta al di fuori dell'area di intersezione in corrispondenza di attraversamenti pedonali e/o fermate del trasporto pubblico avente lo scopo di migliorare la visibilità reciproca veicolo-pedone e di dissuasore di sosta nella zona attraversamento e/o di salita/discesa dei passeggeri.

- 40) **PIATTAFORMA STRADALE:** parte della sede stradale che comprende i seguenti elementi:
- una o più carreggiate complanari;
 - le banchine in destra e in sinistra;
 - i margini (eventuali) interno e laterale (comprensivi delle banchine)
 - le corsie riservate, le corsie specializzate, le fasce di sosta laterali e le piazzole di fermata dei mezzi pubblici;
- 41) **PIAZZOLA DI SOSTA:** parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
- 42) **PISTA CICLABILE:** parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
- 43) **RACCORDO CONCAVO:** raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.
- 44) **RACCORDO CONVESSO:** raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.
- 45) **RAMO DI INTERSEZIONE:** tratto di strada afferente una intersezione.
- 46) **RAMPA (DI INTERSEZIONE):** strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.
- 47) **RIPA:** zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.
- 48) **SALVAGENTE:** parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.
- 49) **SEDE STRADALE:** superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.
- 50) **SEDE TRANVIARIA:** parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.
- 51) **SENTIERO:** (o MULATTIERA o TRATTURO): strada a fondo naturale formata per effetto del passaggio di pedoni o di animali.
- 52) **SPARTITRAFFICO:** parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.
- 53) **STRADA DI SERVIZIO:** strada affiancata ad una strada principale avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa eventualmente desinata al movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale.
- 54) **STRADA EXTRAURBANA:** strada esterna ai centri abitati.

- 55) **STRADA URBANA:** strada interna ad un centro abitato.
- 56) **STRADA VICINALE:** (o PODERALE o di BONIFICA): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.
- 57) **SVINCOLO:** intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.
- 58) **ZONA A TRAFFICO LIMITATO:** area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
- 59) **ZONA DI ATTESTAMENTO:** tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.
- 60) **ZONA DI PRESELEZIONE:** tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.
- 61) **ZONA DI SCAMBIO:** tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.
- 62) **ZONA RESIDENZIALE:** zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

ALLEGATO B

SCHEMI GRAFICI DI RIFERIMENTO E TABELLE

Tabella A

Tipo	Descrizione CdS (art. 2)	Descrizione Direttive PUT
A Autostrade;	<i>Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</i>	Autostrade (urbane) , la cui funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento, traffico -questo- che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazioni degli spostamenti. Nel caso di vaste dimensioni del centro abitato, alcuni tronchi terminali delle autostrade extraurbane -in quanto aste autostradali di penetrazione urbana- hanno la funzione di consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale (o iniziale) degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano. Per questa categoria di strade sono ammesse solamente le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari, nei limiti di quanto previsto all'articolo 175 del nuovo Cds ed all'articolo 372 del relativo Regolamento di esecuzione. Ne risultano pertanto escluse, in particolare, le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata ed alla sosta (salvo quelle di emergenza);
B Strade extraurbane principali;	<i>Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</i>	

C Strade extraurbane secondarie;	<i>Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.</i>	
A/D Strade di scorrimento veloce		strade di scorrimento veloce , intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;
D Strade urbane di scorrimento;	<i>Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.</i>	strade di scorrimento , la cui funzione, oltre a quella precedentemente indicata per le autostrade nei riguardi del traffico di attraversamento e del traffico di scambio, da assolvere completamente o parzialmente nei casi rispettivamente di assenza o di contemporanea presenza delle autostrade medesime, é quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato). Per questa categoria di strade è prevista dall'articolo 142 del nuovo Cds la possibilità di elevare il limite generalizzato di velocità per le strade urbane, pari a 50 km/h, fino a 70 km/h. Per l'applicazione delle presenti direttive vengono individuati gli itinerari di scorrimento costituiti da serie di strade, le quali -nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici di superficie- devono comunque disporre di ulteriori due corsie per senso di marcia. Su tali strade di scorrimento sono ammesse tutte le componenti di traffico, escluse la circolazione dei veicoli a trazione animale, dei velocipedi e dei ciclomotori, qualora la velocità ammessa sia superiore a 50km/h, ed esclusa altresì la sosta dei veicoli, salvo che quest'ultima risulti separata con idonei spartitraffico;
D/E Strade interquartiere		strade interquartiere , intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere

<p>E Strade urbane di quartiere;</p>	<p>Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.</p>	<p>strade di quartiere, con funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purchè esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra;</p>
<p>E/F strade locali interzonali</p>		<p>strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, quest'ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.</p>
<p>F Strade locali</p>	<p>Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.</p>	<p>strade locali, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.</p>
<p>F bis Itinerari ciclopedonali</p>	<p>Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada</p>	
<p>strada di servizio</p>	<p>E' denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.</p>	

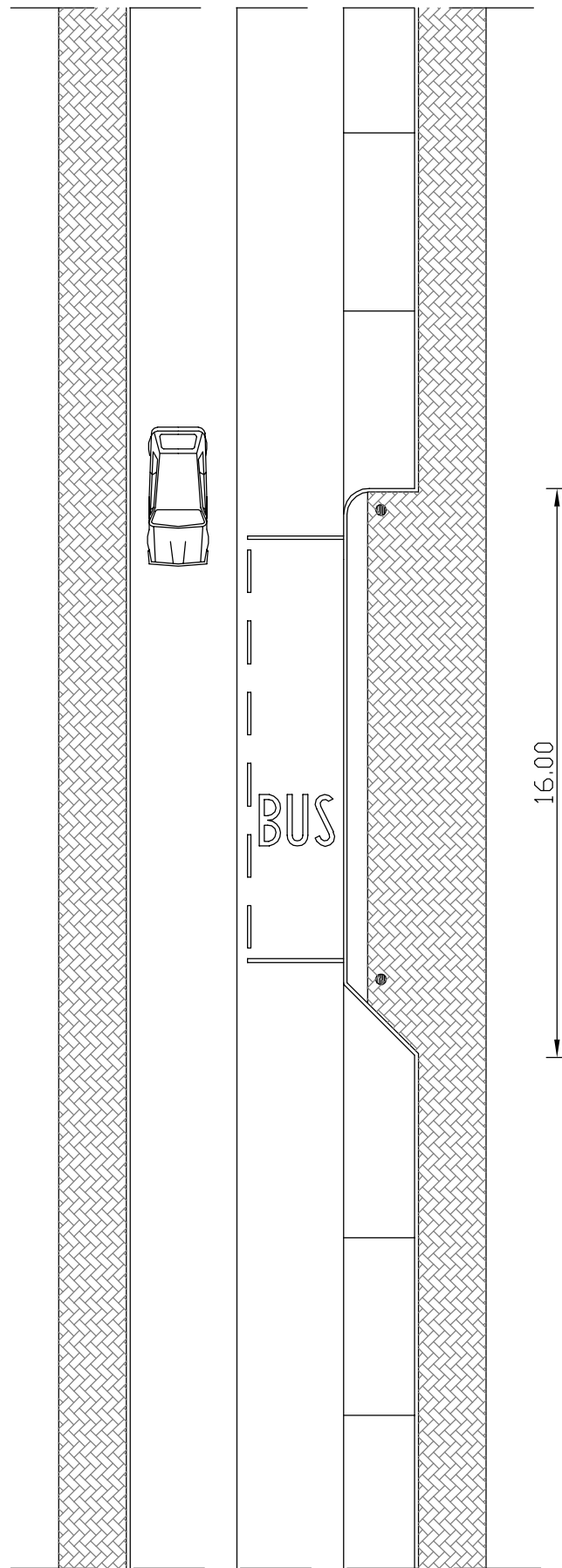
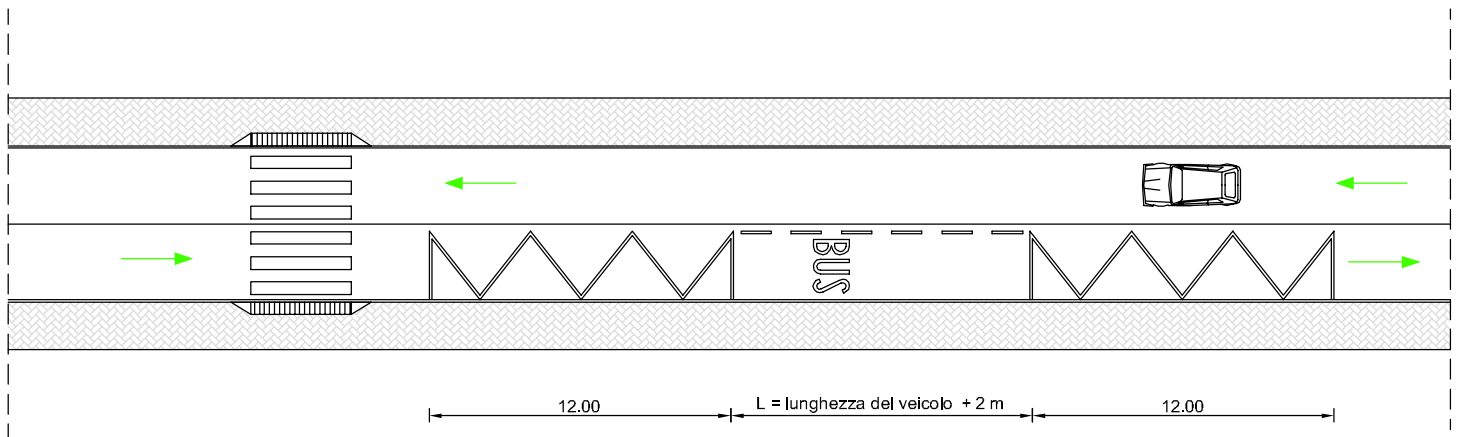
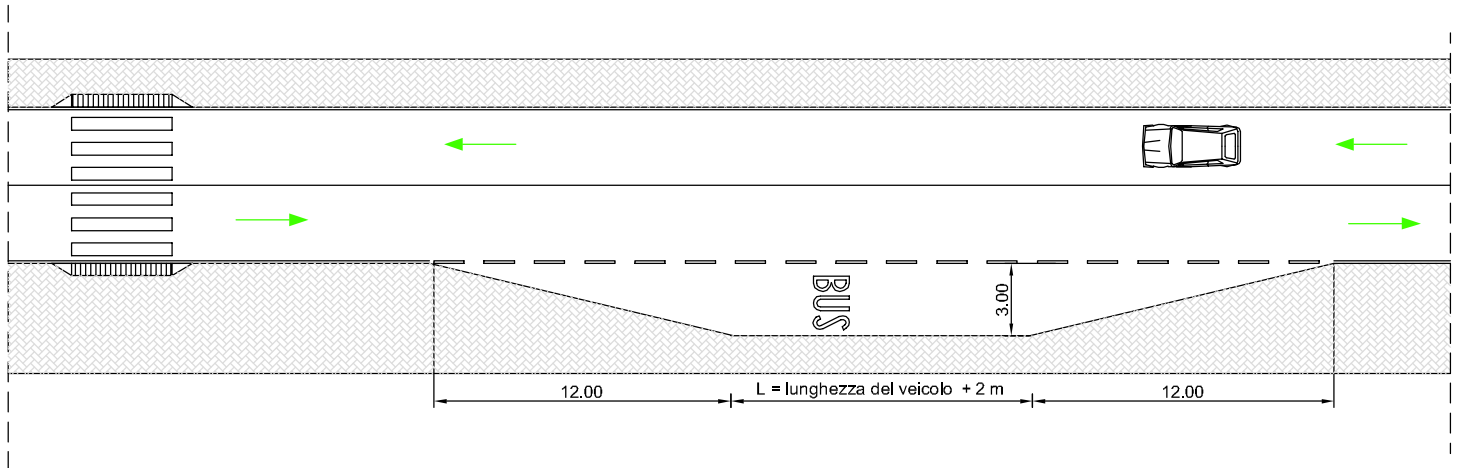


FIG. 1
FERMATA AUTOBUS SU CARREGGIATA
CON AVANZAMENTO DEL MARCIAPIEDE
(Penisola di fermata)

Fermata su carreggiata



Fermata fuori carreggiata



Fermata su carreggiata con avanzamento del marciapiede

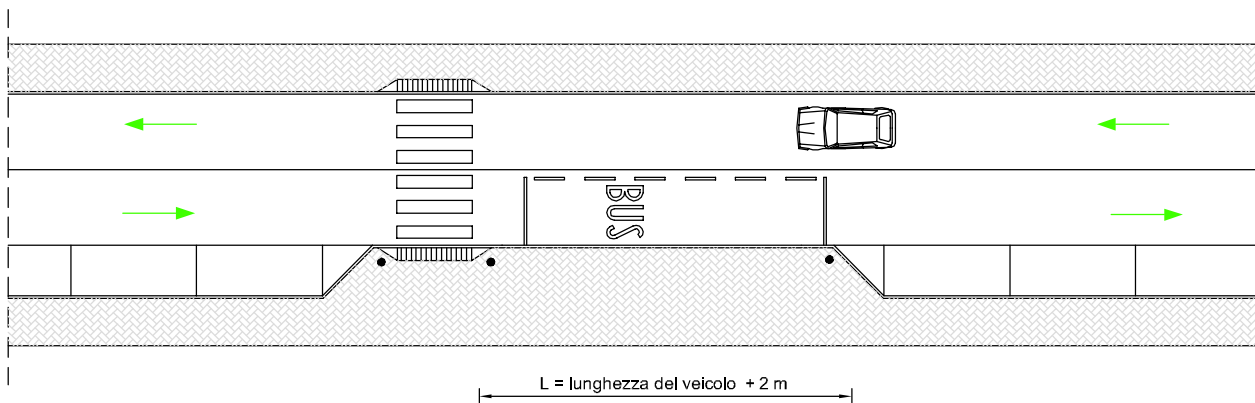


FIG. 2
TIPOLOGIE DI FERMATA

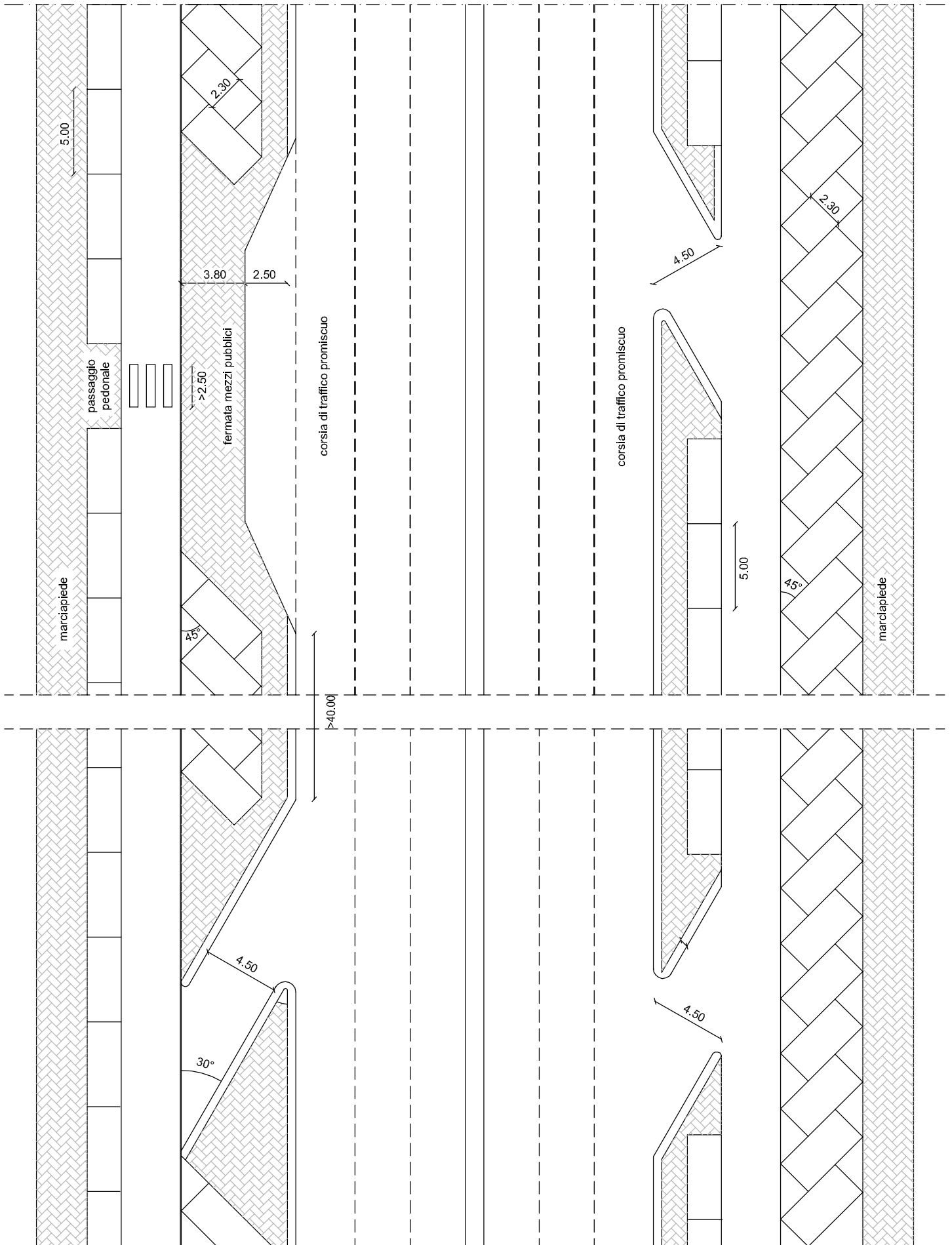


FIG. 3
ENTRATE/USCITE CONCENTRATE
DA/PER UN'AREA DI SOSTA

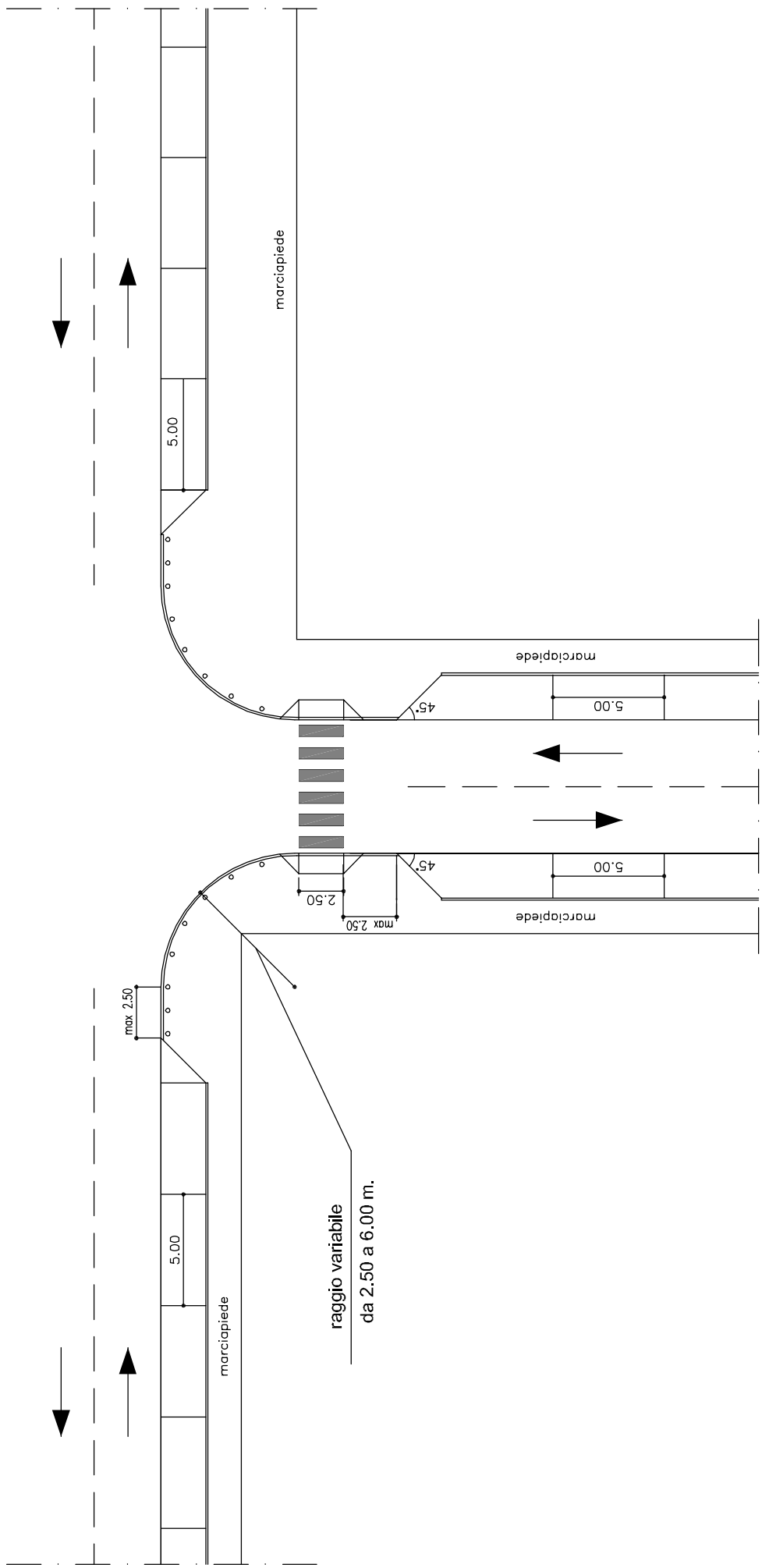


FIG. 4
BULBI IN CORRISPONDENZA DEGLI INCROCI

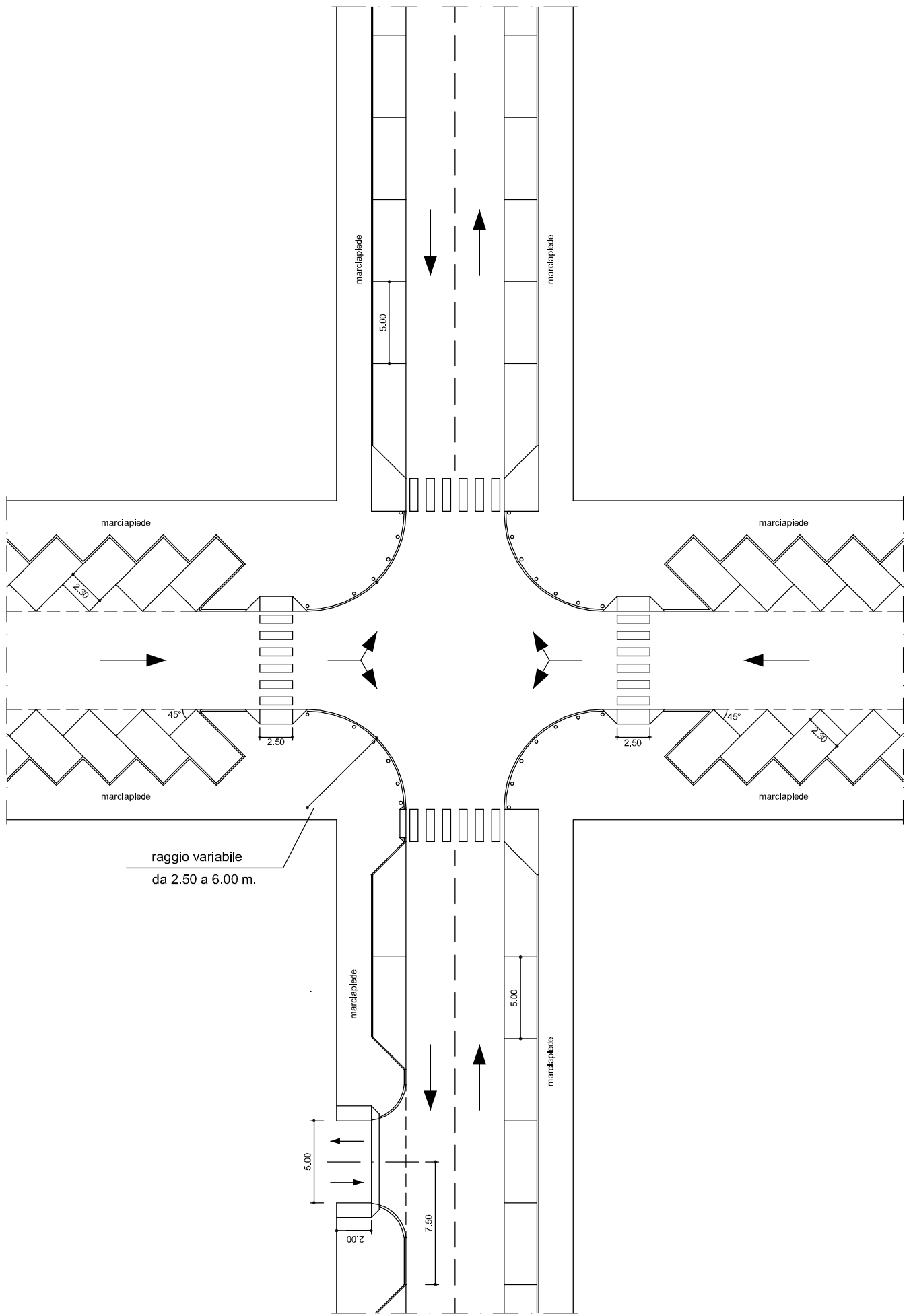


FIG. 5
 SOLUZIONE TIPO DELLA SOSTA SU SEDE
 STRADALE IN PROSSIMITA' DEGLI INCROCI

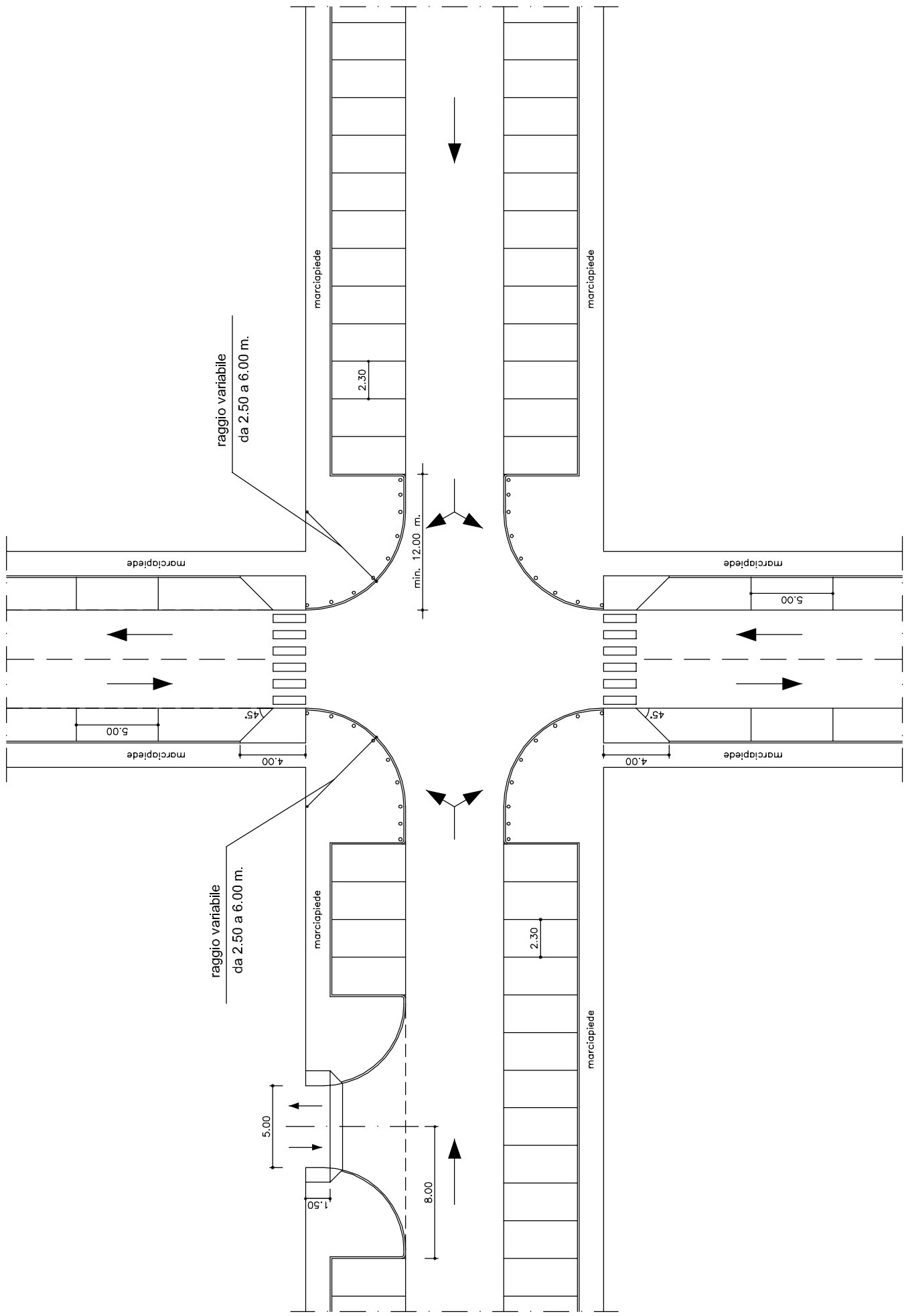


FIG. 6
 SOLUZIONE TIPO DELLA SOSTA SU SEDE
 STRADALE IN PROSSIMITA' DEGLI INCROCI

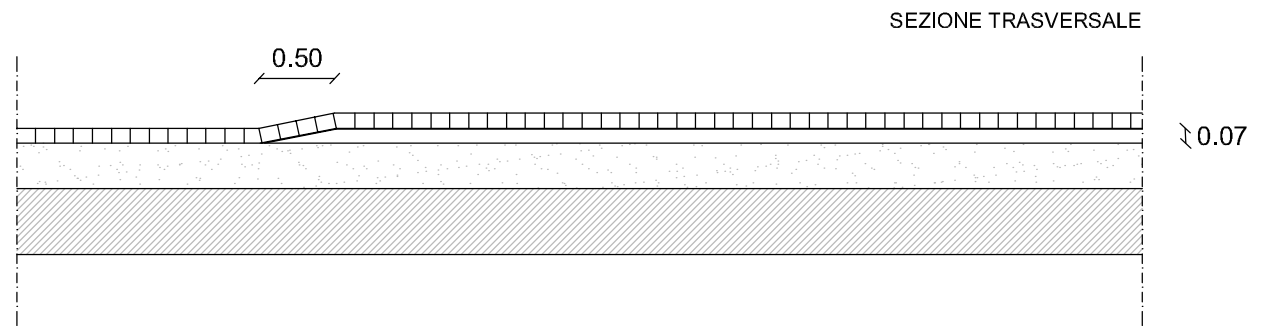
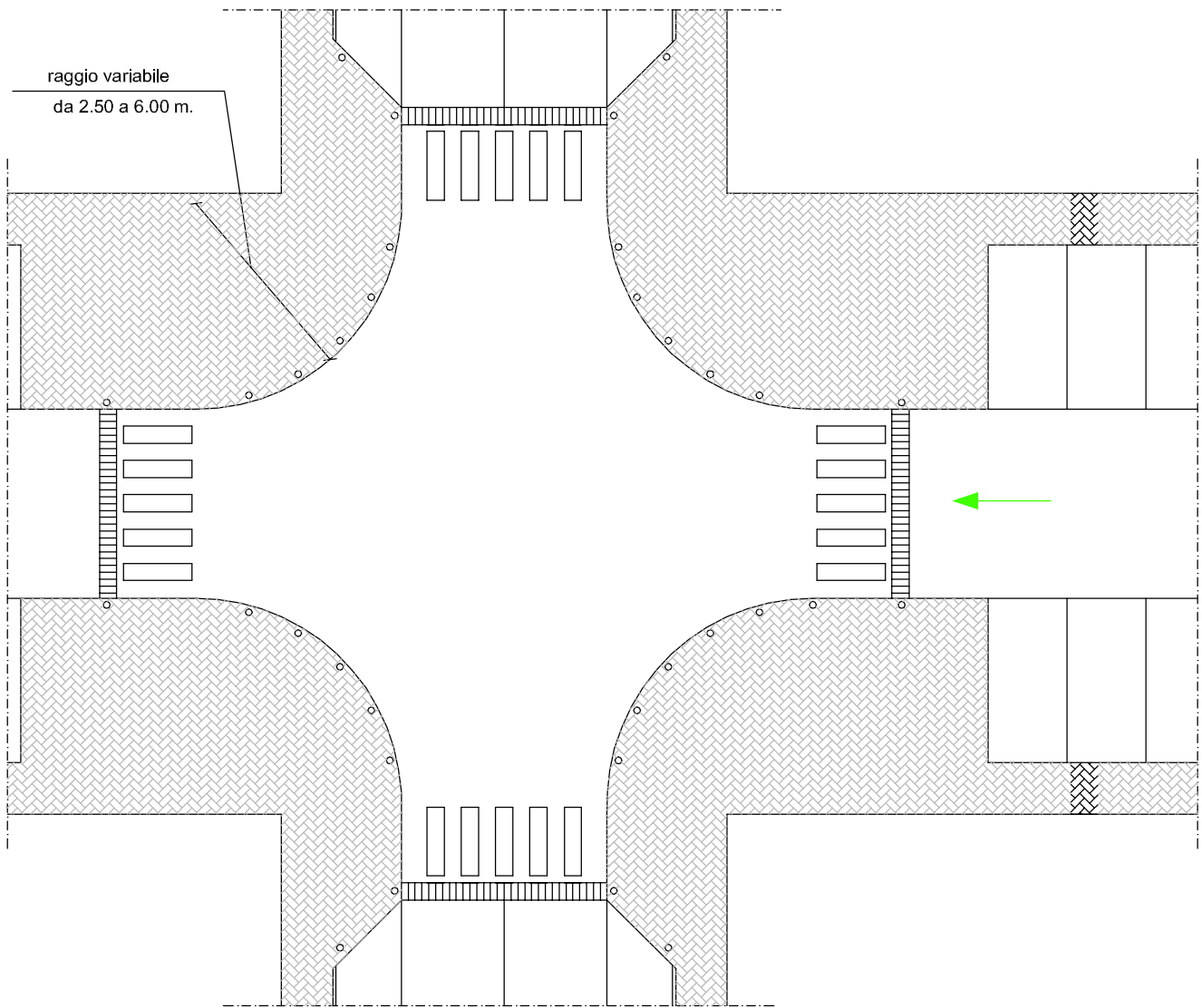


FIG. 7
INTERSEZIONE STRADALE RIALZATA

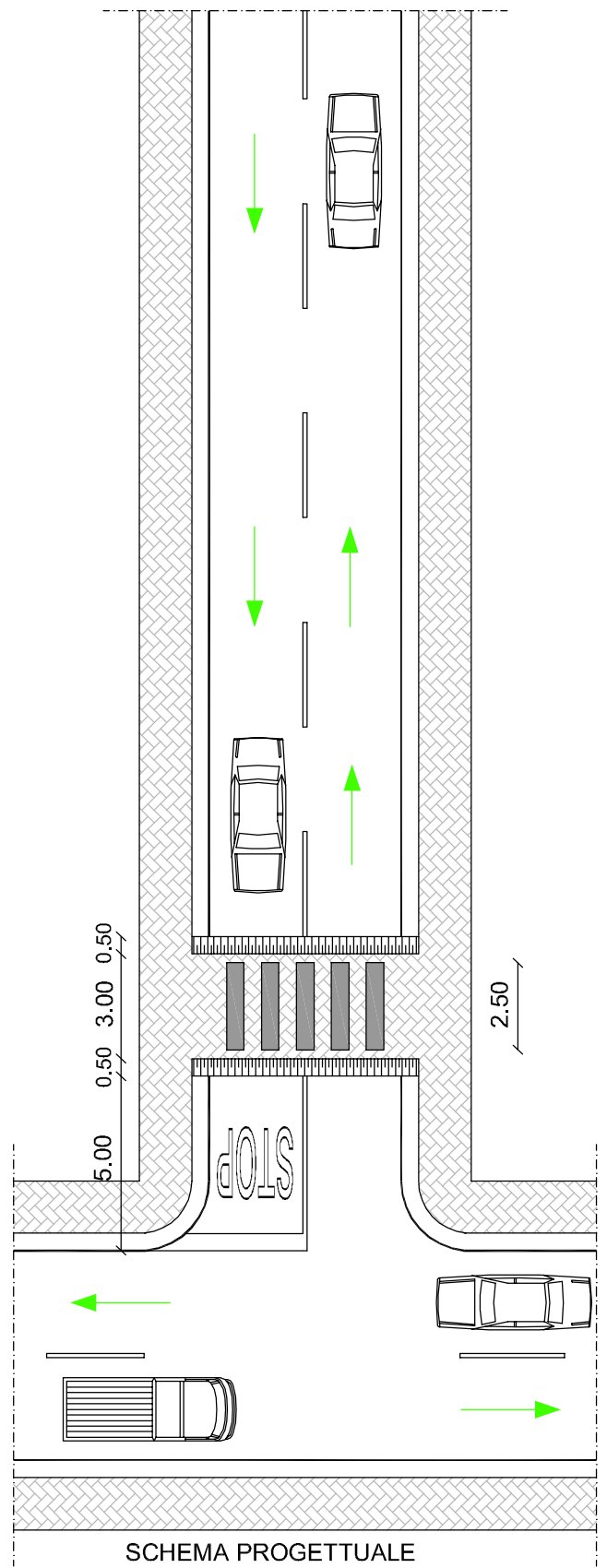
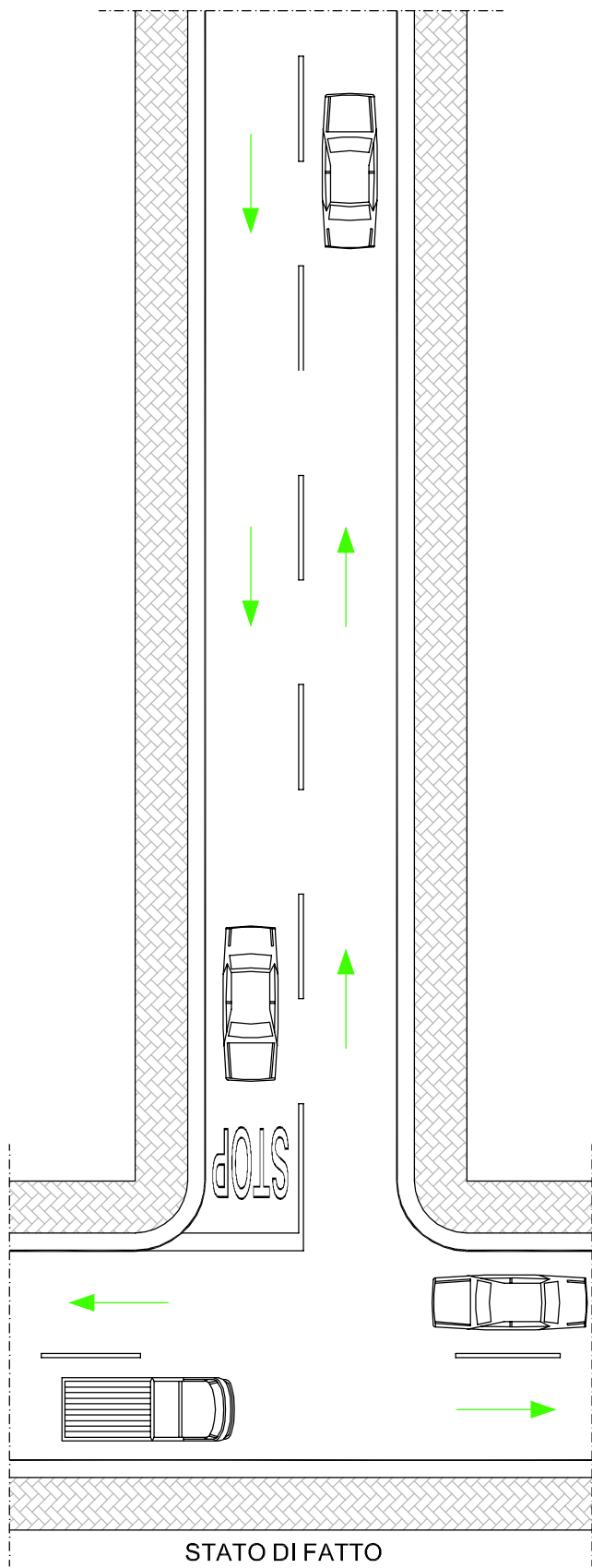


FIG. 8
 RALLENTATORE CON PLATEA RIALZATA SU
 ACCESSO A STRADA LOCALE RESIDENZIALE

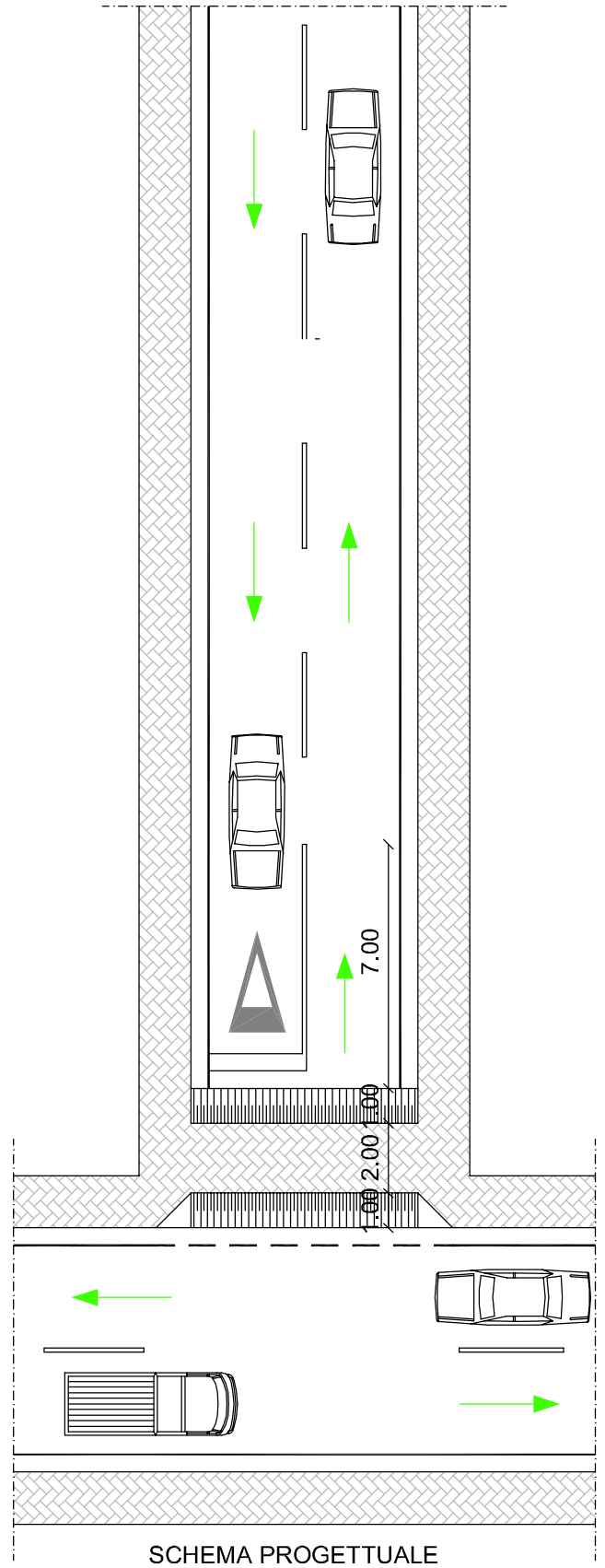
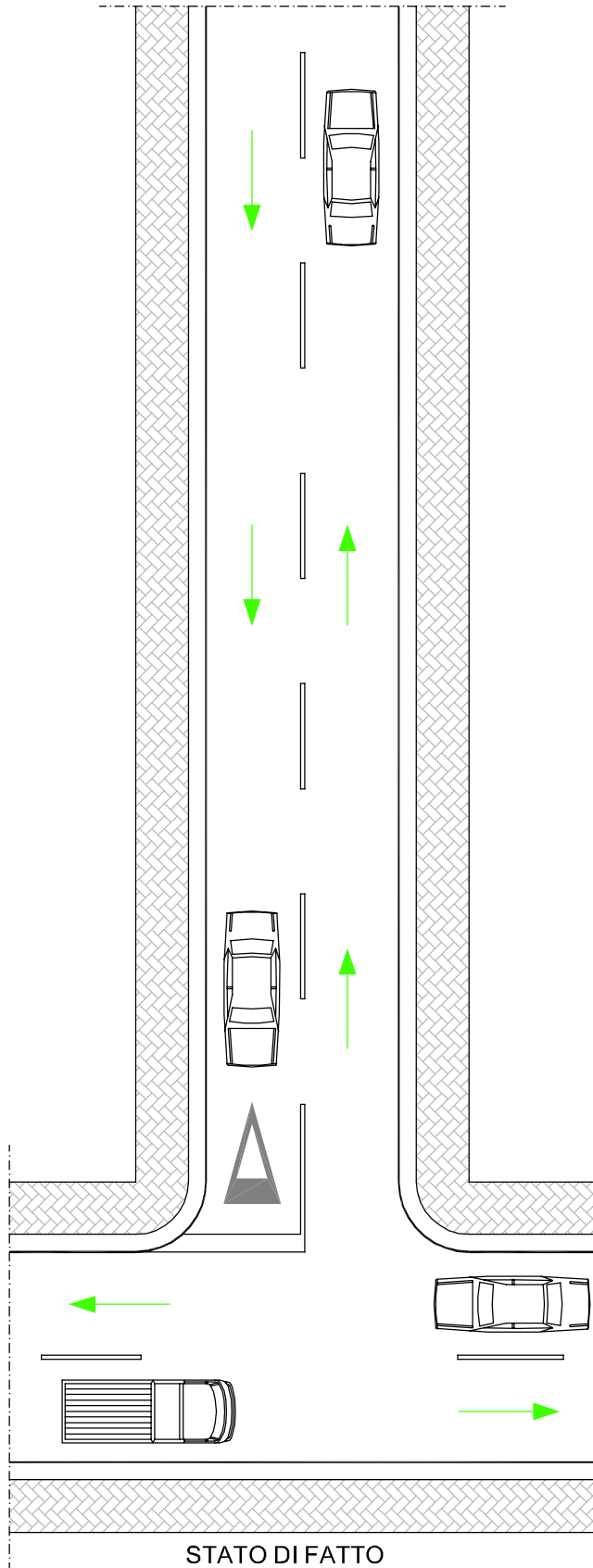


FIG. 9
 RALLENTATORE CON PLATEA RIALZATA SU
 ACCESSO A STRADA LOCALE RESIDENZIALE

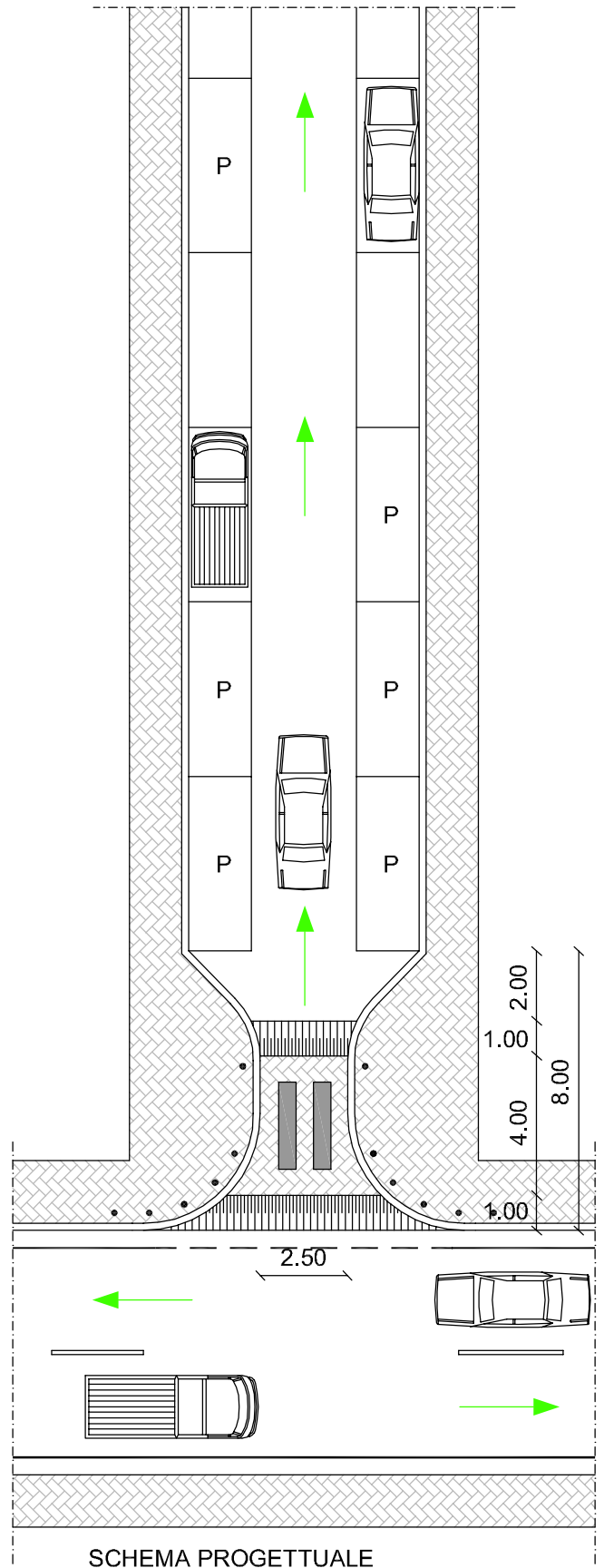
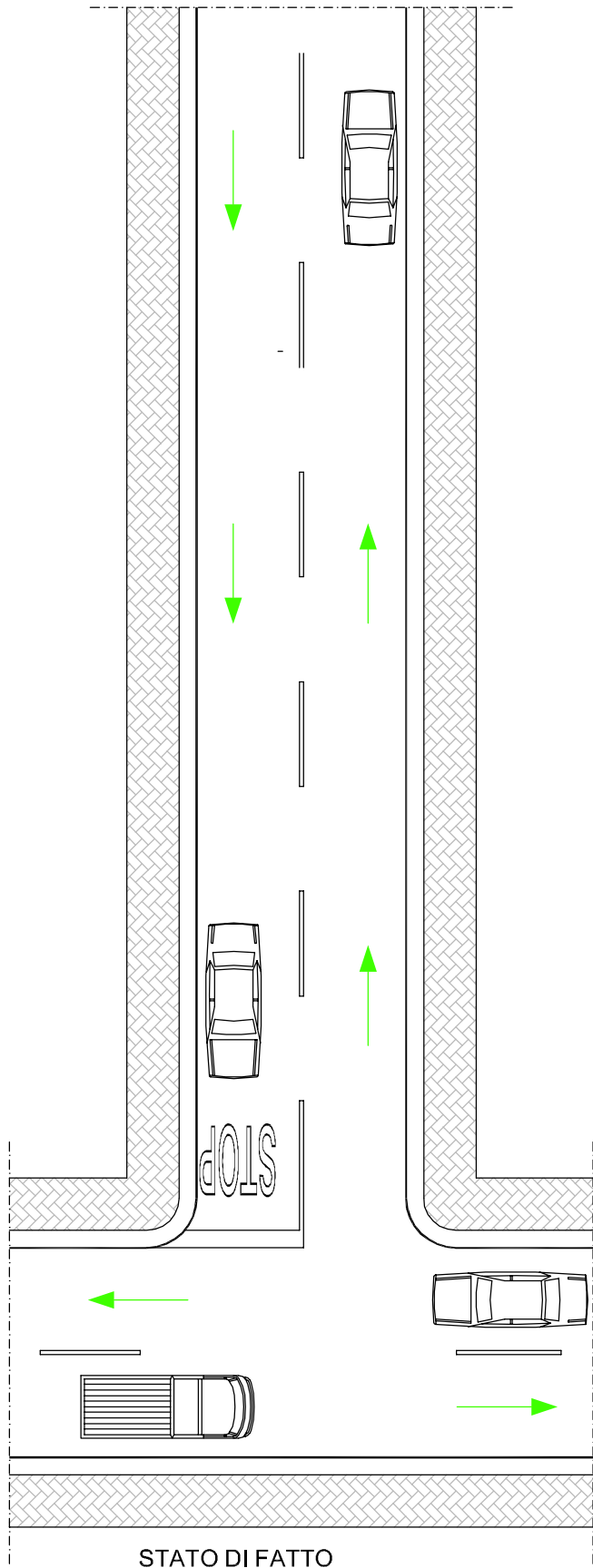


FIG. 10
 RALLENTATORE CON PLATEA RIALZATA
 E RESTRINGIMENTO SU ACCESSO
 A STRADA LOCALE RESIDENZIALE

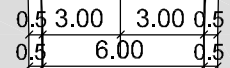
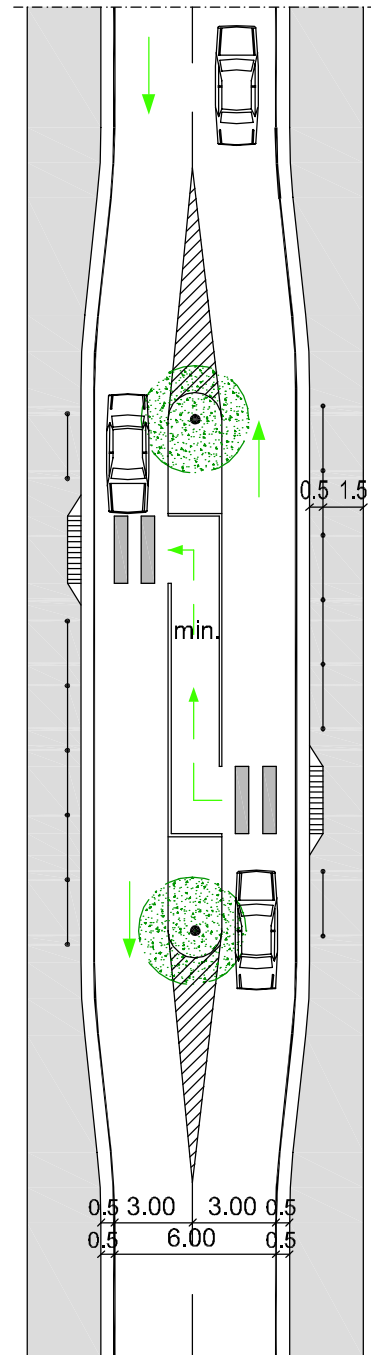
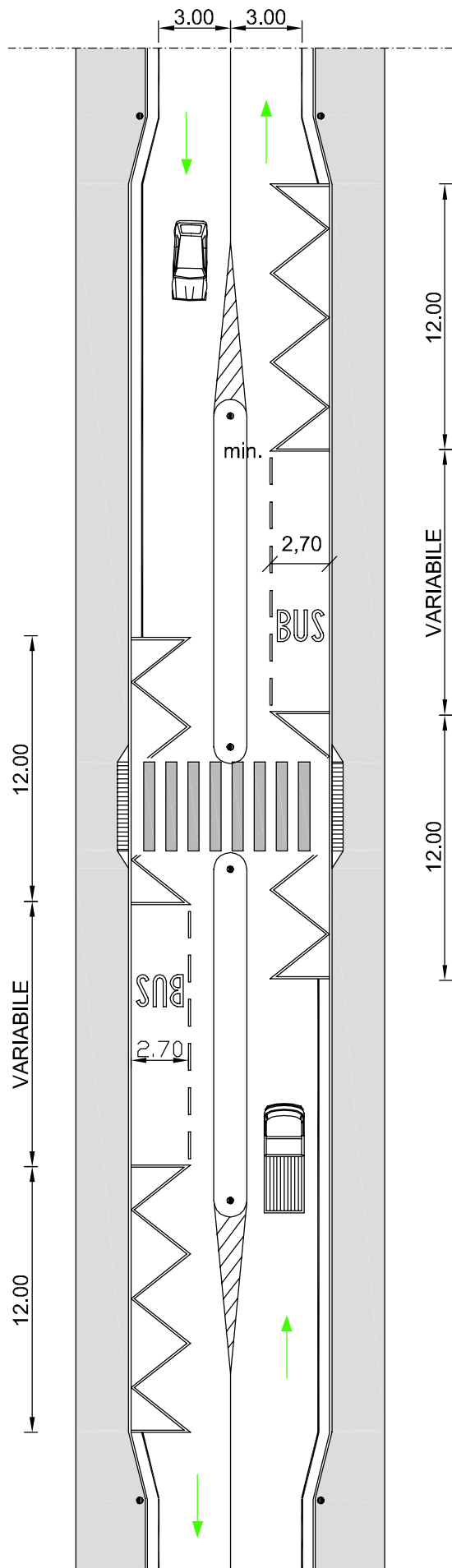


FIG. 11
ALLARGAMENTO DI CARREGGIATA
CON ISOLA CENTRALE

AVANZAMENTO SIMMETTRICO DEI MARCIAPIEDI
senza restringimento della carreggiata
Applicabile a strade locali

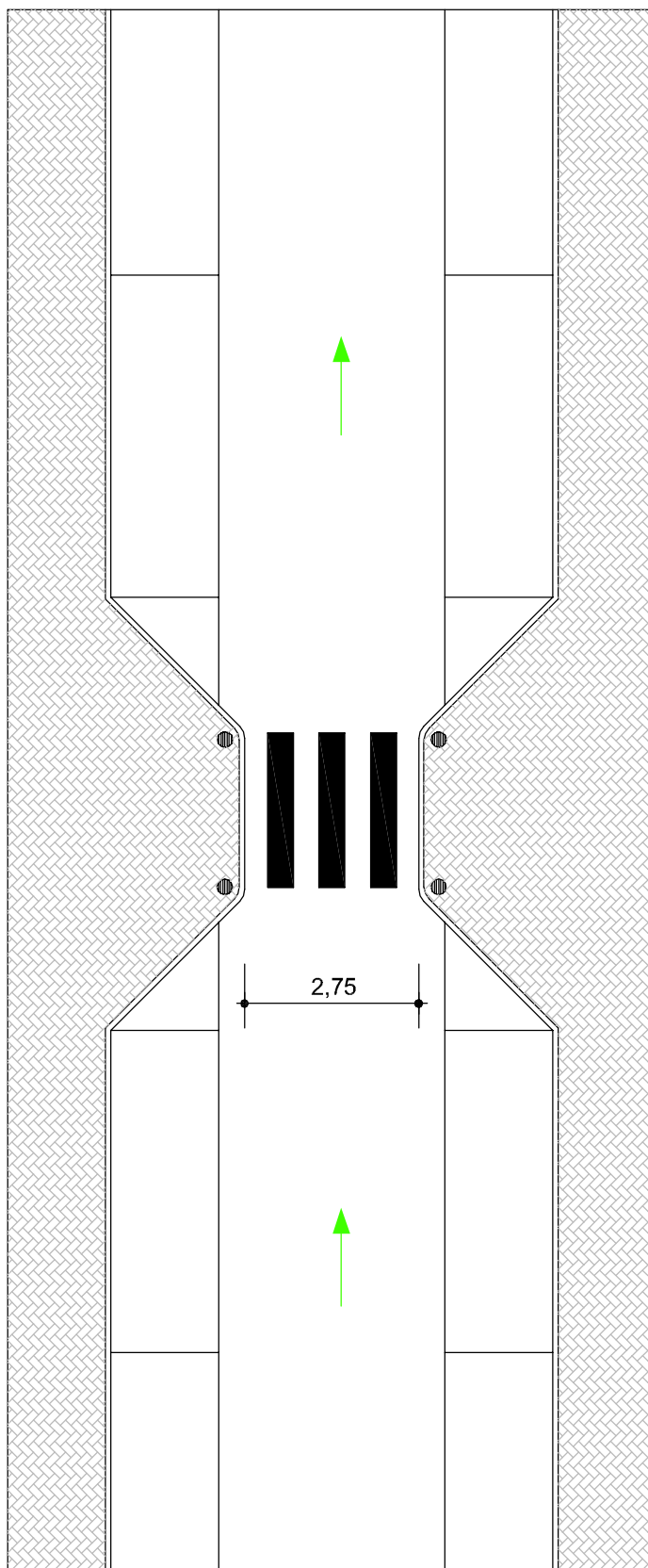


FIG. 12
RESTRINGIMENTO
(CHOKERS)

AVANZAMENTO ASIMMETRICO DEI MARCIAPIEDI
Senza restringimento della carreggiata
Applicabile a strade locali

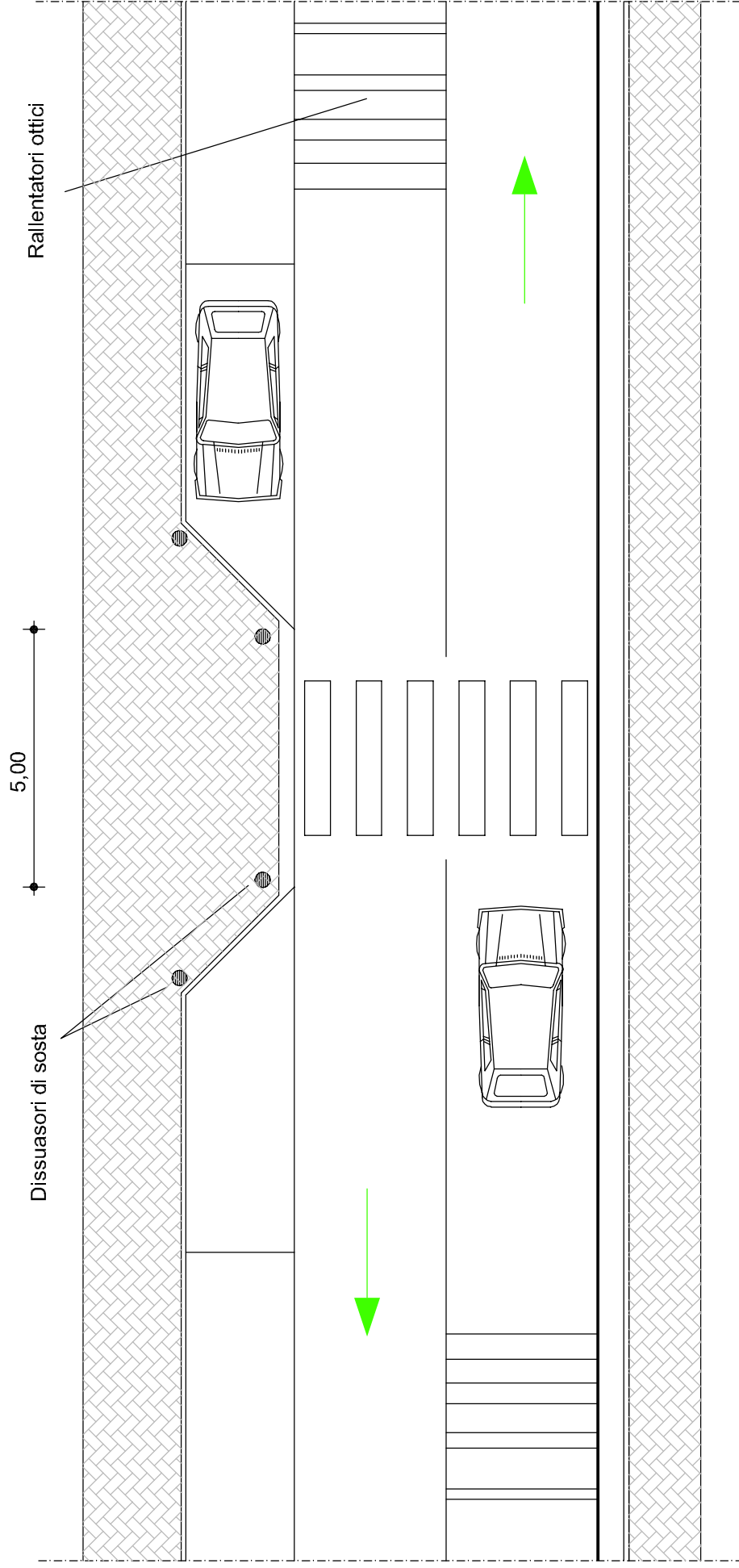


FIG. 13
SEGNALI DI PREAVVISO BANDE SONORE
E TRATTAMENTI SUPERFICIALI

AVANZAMENTO SIMMETRICO DEI MARCIAPIEDI
Senza restringimento della carreggiata - Applicabile a strade locali

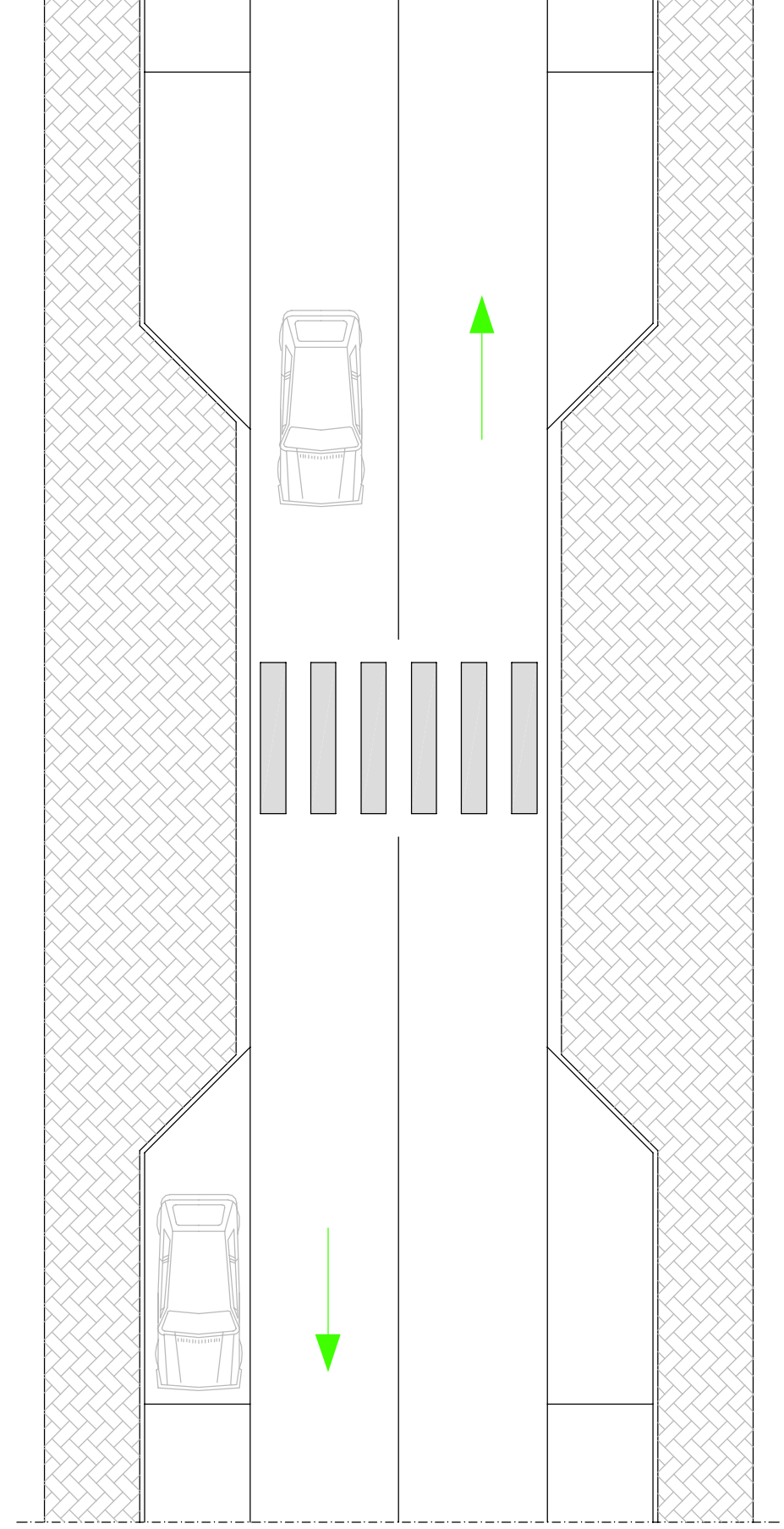


FIG. 14
RESTRINGIMENTO LATERALE CON
PROLUNGAMENTO DEI MARCIAPIEDI

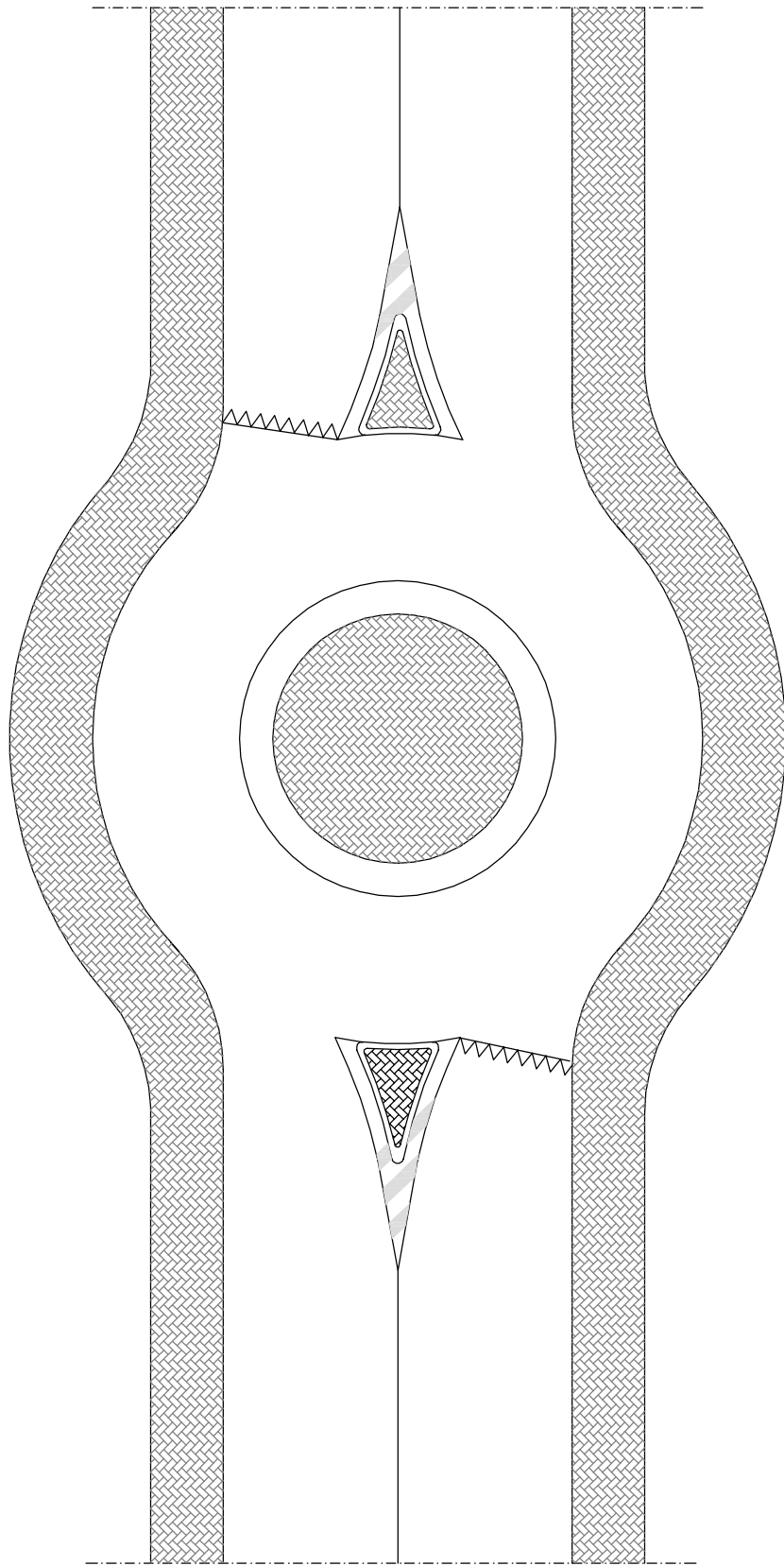


FIG. 15
FALSA ROTATORIA

AVANZAMENTO SFALSATO DEI MARCIAPIEDI
senza restringimento della carreggiata
Applicabile a strade locali

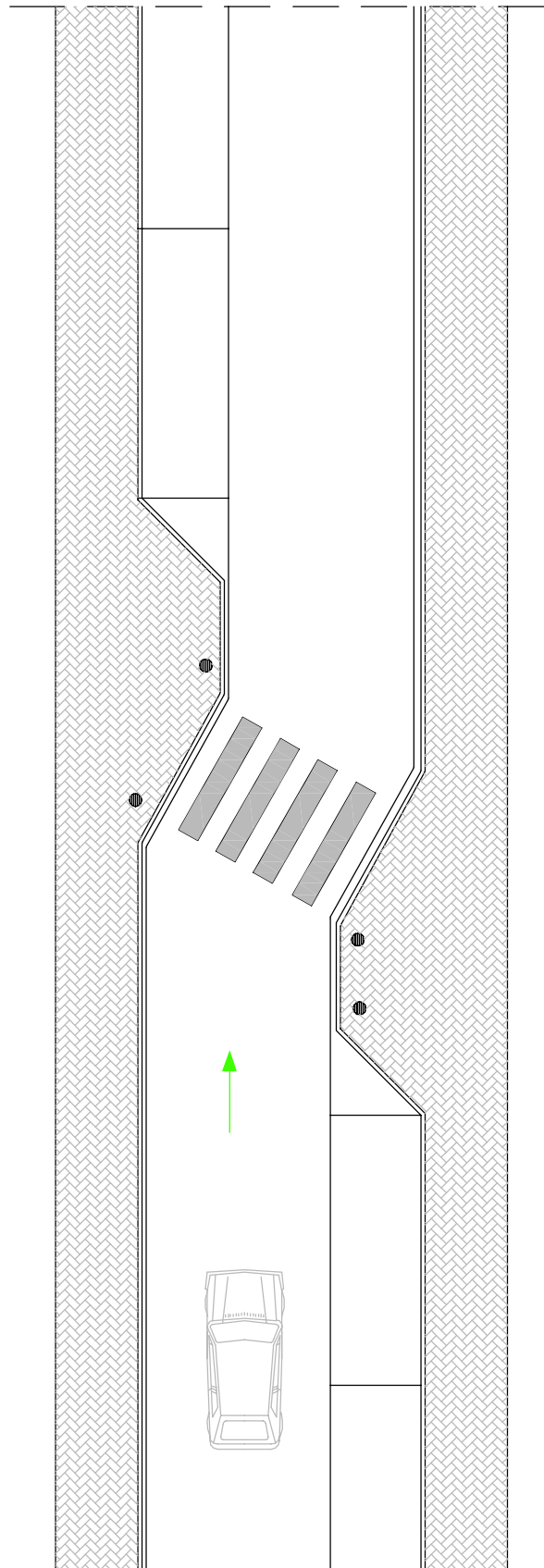
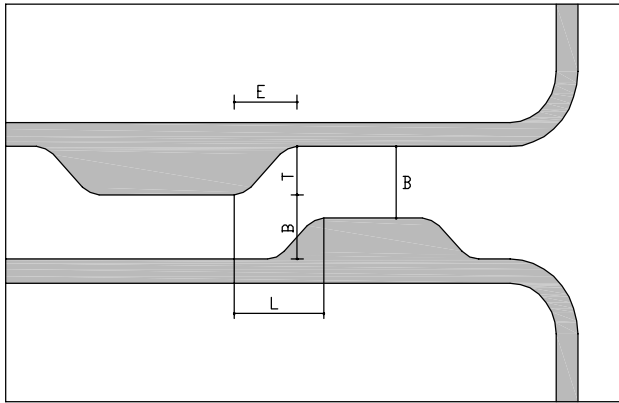


FIG. 16
CHICANE

ELEMENTI GEOMETRICI DI UN DISASSAMENTO ORIZZONTALE



DIMENSIONI RELATIVE AI DISASSAMENTI

Tipi di disassamenti (B+T) / L	B (metri)	T (metri)	L (metri)	E (metri)
5/10	3,20	1,80	10,00	2,00
6/5	4,00	2,00	5,00	2,00
6/9	3,50	2,50	9,00	4,00
7/6	4,00	3,00	6,00	3,00
7/10	3,50	3,50	10,00	4,00
8/11	3,50	4,50	11,00	4,50
9/5	5,00	4,00	5,00	4,00
9/9	4,00	5,00	9,00	5,00
9/12	3,50	5,50	12,00	5,50
10/6	5,00	5,00	6,00	3,00
10/9	4,00	6,00	9,00	6,00

CRITERI PER LA REALIZZAZIONE DI DISASSAMENTI ORIZZONTALI

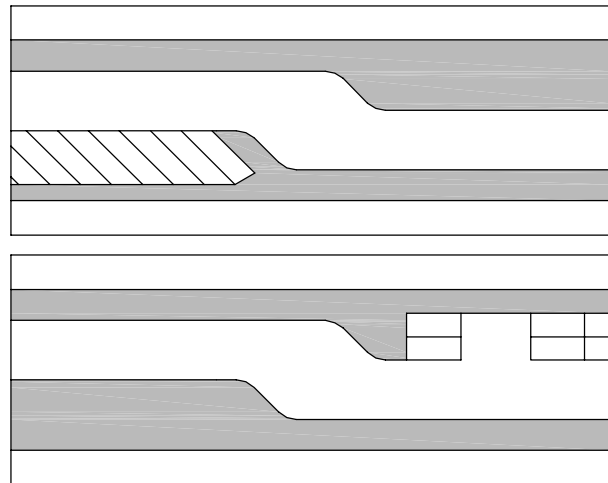
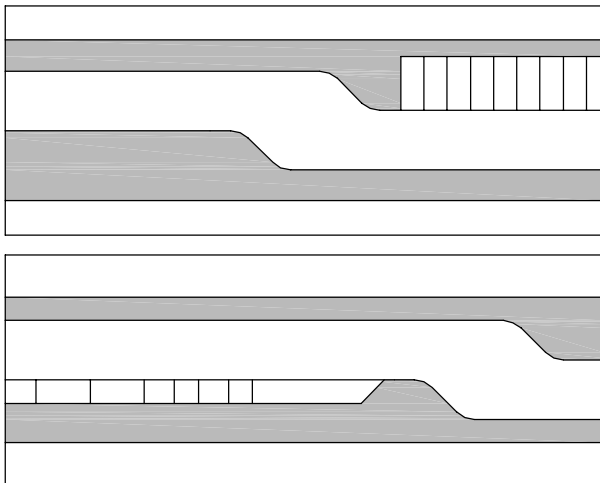
	Strada locale di distribuzione (1)	Strada di servizio (2)	Strada residenziale (3)
Sensi di marcia	← →	← →	← →
Larghezza della sezione carrabile (m)	³ 5,60 ³ 4,0	³ 5,60 ³ 3,5	³ 5,60
Velocità di base V (km/h)	40	£ 40	-
La geometria stradale è subordinata ai veicoli:	Autocarri	Autocarri	veicoli di servizio, automobili
L'intersezione deve permettere possibilità di incrocio tra:	Autocarro/automobile	Autocarro/automobile	Automobile/bicicletta
Spazio d'arresto (m)	³ 40	³ 20	³ 10

APPLICAZIONE DEI DISASSAMENTI ORIZZONTALI IN FUNZIONE DEL TIPO DI STRADA

	Strada locale di distribuzione (1)	Strada di servizio (2)	Strada residenziale (3)
Sensi di marcia	← →	← →	← →
Tipi di disassamenti			
5/10			■
6/5	▲	▲	
6/9			■
7/6	■	■	
7/10			■
8/11			■
9/5	■		
9/9		■	
9/12			■
10/6	■		
10/9		■	

- ▲ Con i soli disassamenti orizzontali non si ottiene la riduzione della velocità desiderata ma è necessario applicare, oltre a questi, altre misure di moderazione
- Disassamento orizzontale efficace

DISASSAMENTI ORIZZONTALI COMBINATI CON GLI SPAZI DI SOSTA



DISASSAMENTI ORIZZONTALI IN UN INCROCIO

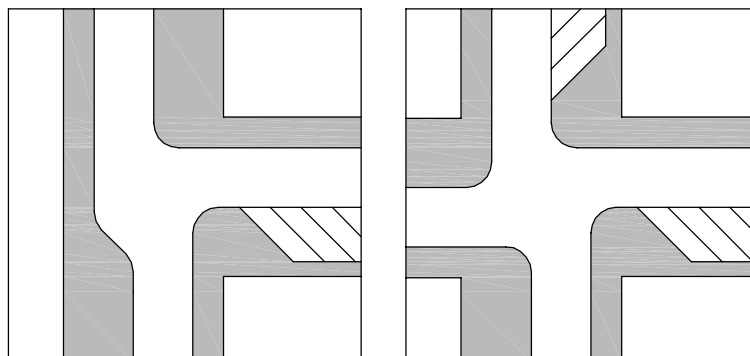
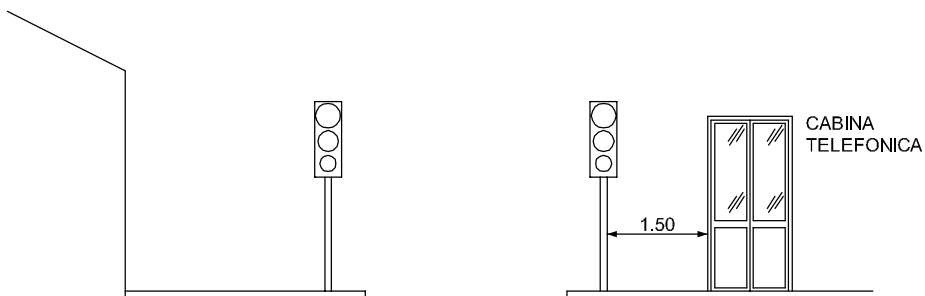
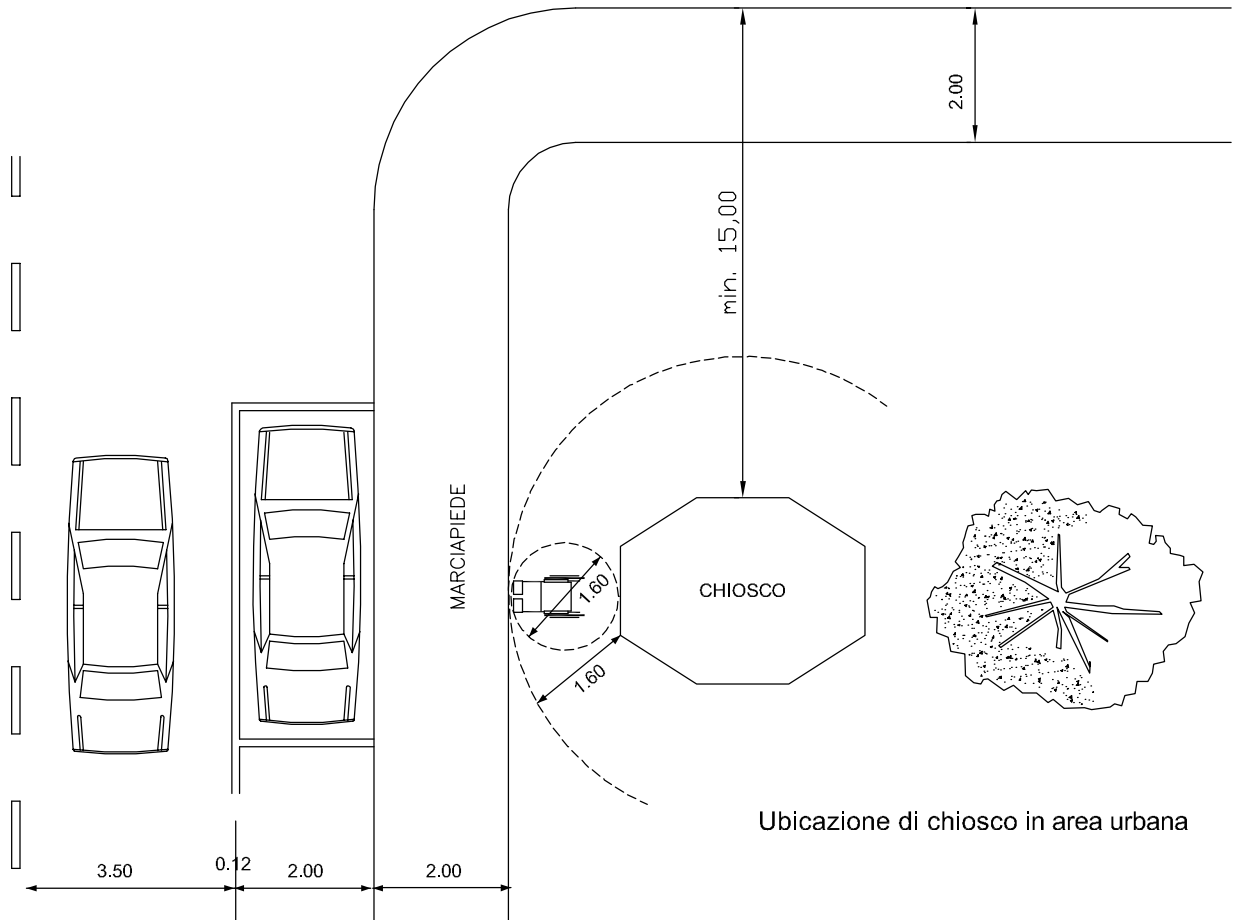
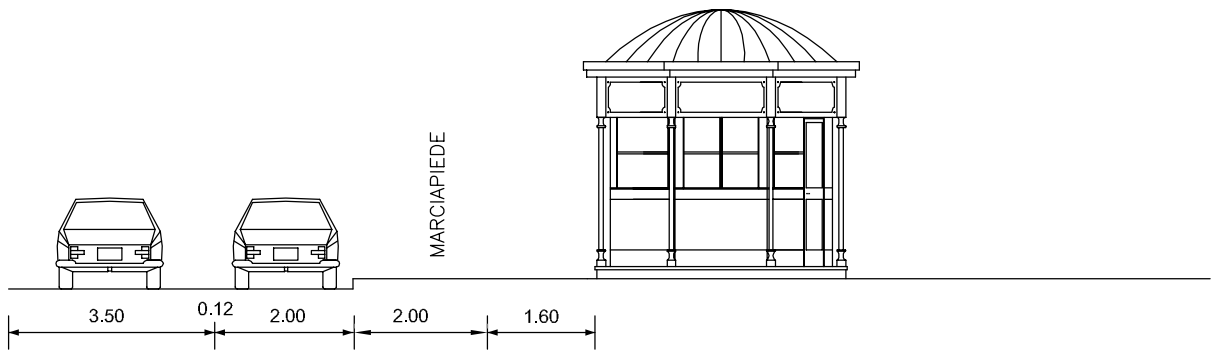
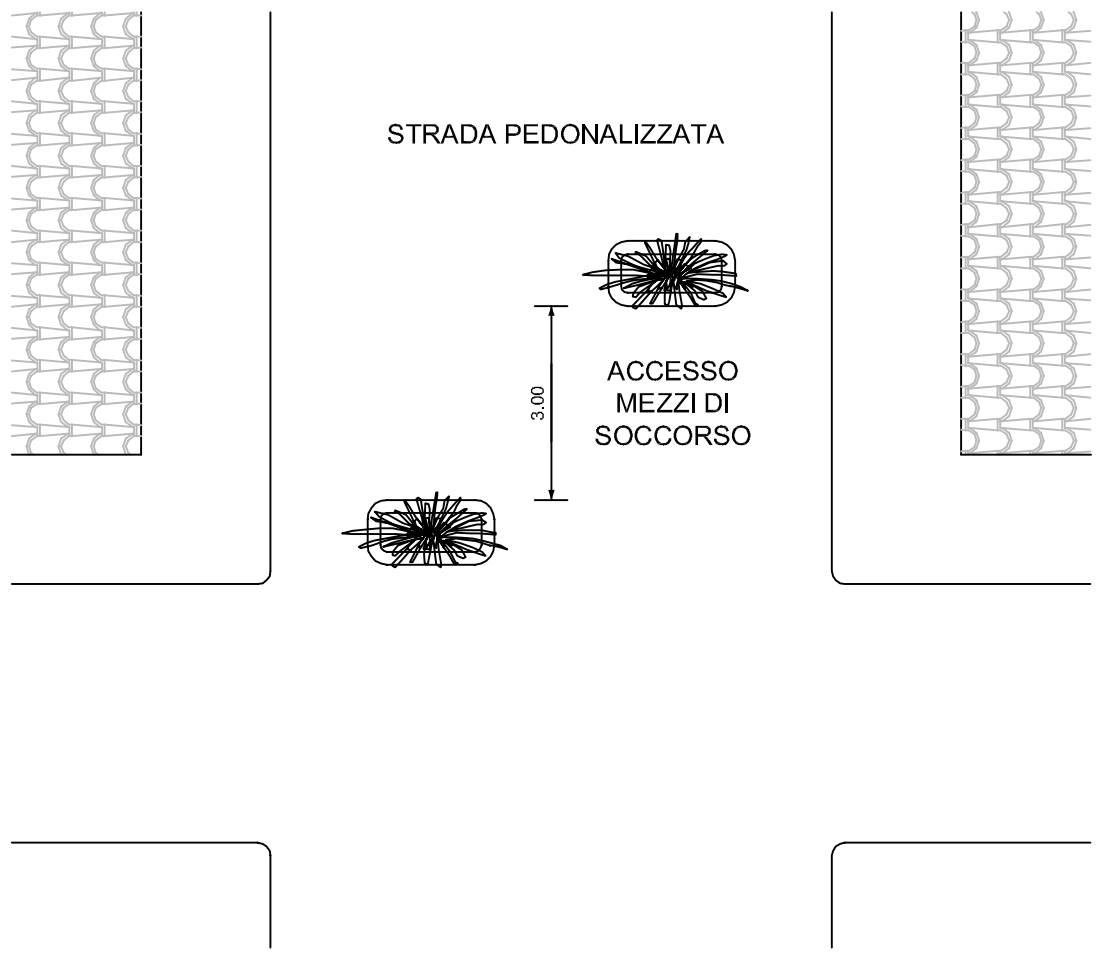
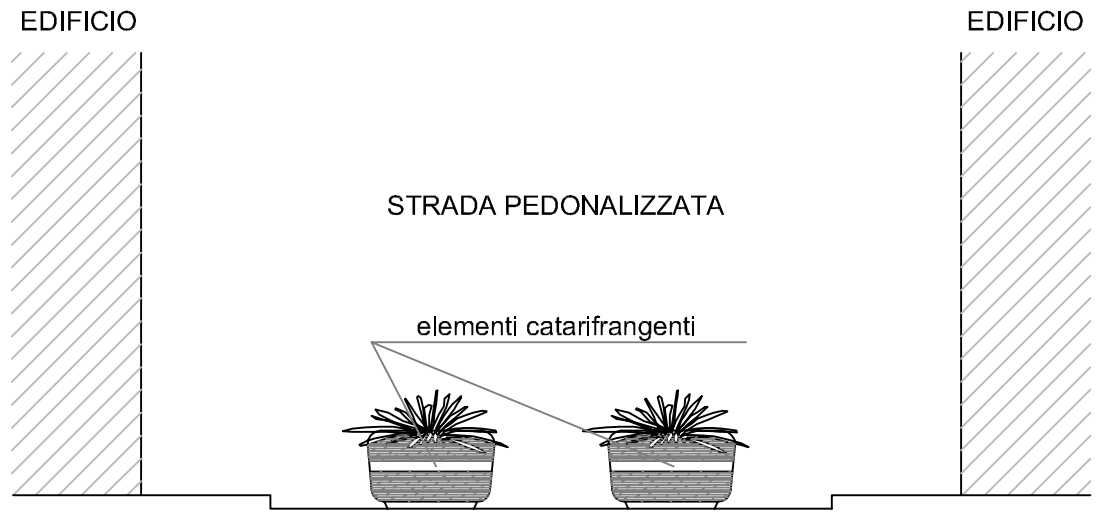


FIG. 17
DISASSAMENTI ORIZZONTALI



Collocazione di impianti in prossimità di un attraversamento pedonale



Utilizzo di fioriere per interrompere il transito veicolare

